

50º ANIVERSARIO
de la Aviación Nacional
MEXICO

HISTORIA GRAFICA DE LA AVIACION MEXICANA

23, OCTUBRE
DIA DE LA AVIACIÓN.
INSTITUYÓ M. AVILA
CAMACHO 1943.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
MEXICO 1960

Introducción

La conquista del espacio, simbolizada en la mitología azteca por Quetzalcóatl, legendaria serpiente emplumada y por Tothli, dios del vuelo y émulo de Icaro; que fue histórico balbuceo en José María Fernández, Benito León Acosta y de la Cantoya y Rico; anhelo satisfecho y valerosa empresa en Juan Pablo y Eduardo Aldasoro, develó la aurora de una nueva etapa cuando una mañana, el 8 de enero de 1910, Alberto Braniff se elevó en los llanos de Balbuena, en un Voisin, plasmando así historia y epopeya que habrían de consolidar Lebrija, Mendia y tantos otros, con proezas inolvidables.

De esta manera, Braniff se convirtió en el primer hombre de habla española que dejó la huella imperecedera del primer vuelo con una aparato más pesado que el aire en la América Latina, al surcar los limpios cielos del Anáhuac.

Poco después con las primeras pruebas de bombardeo aéreo de Gustavo Salinas Camiña y la realización de las brillantes semanas aéreas de 1912, la aviación alentó un gran impulso sobre todo al calor de la Revolución Mexicana, movimiento que marcó el comienzo de su auge.

Se organiza la aviación con Alberto Salinas Carranza y se destacan nombres excepcionales: Benjamín Venegas, Samuel Rojas, Felipe Carranza, Amado Paniagua, Horacio Ruiz, Fernando Proal.

Surgen las escuelas y los talleres de aviación, se gradúan los primeros pilotos y se inician las construcciones aeronáuticas nacionales con Francisco Santarini, Juan Guillermo Villasana y Juan F. Azcárate, a quienes siguió el Ing. Angel Lascurain y Osio.

Las alas mexicanas sobrepasan las fronteras patrias y Emilio Carranza, Francisco Sarabia, Roberto Fierro, Pablo Sidar y Carlos Robirosa, por los infinitos caminos del firmamento, llevan fraternal mensaje a los pueblos del Continente.

La aviación, amalgama de sueños y teorías, signo luminoso que evoca en el trasiego de los años, aspiraciones frustradas y actos heroicos, es anhelo patriótico que ha dado a México laureles de victoria y voces agoreras de destino.

Por ello, al conmemorarse medio siglo de portentosas hazañas, la Dirección General de Aeronáutica Civil desea rendir justo homenaje a la aviación mexicana. tanto militar y naval, como civil y comercial, publicando esta obra en la que se reúne gran número de testimonios gráficos de sus momentos culminantes y de sus más ilustres forjadores.

Esta recopilación se entrega a las generaciones venideras para que asomadas al balcón de la historia, un día revivan con pericia, veneración y arrojo, los hechos de aquellos a los que la Patria les debe respeto y reconocimiento perennes.

Es una ofrenda sencilla y un recuerdo merecido a los héroes de la aeronáutica nacional.

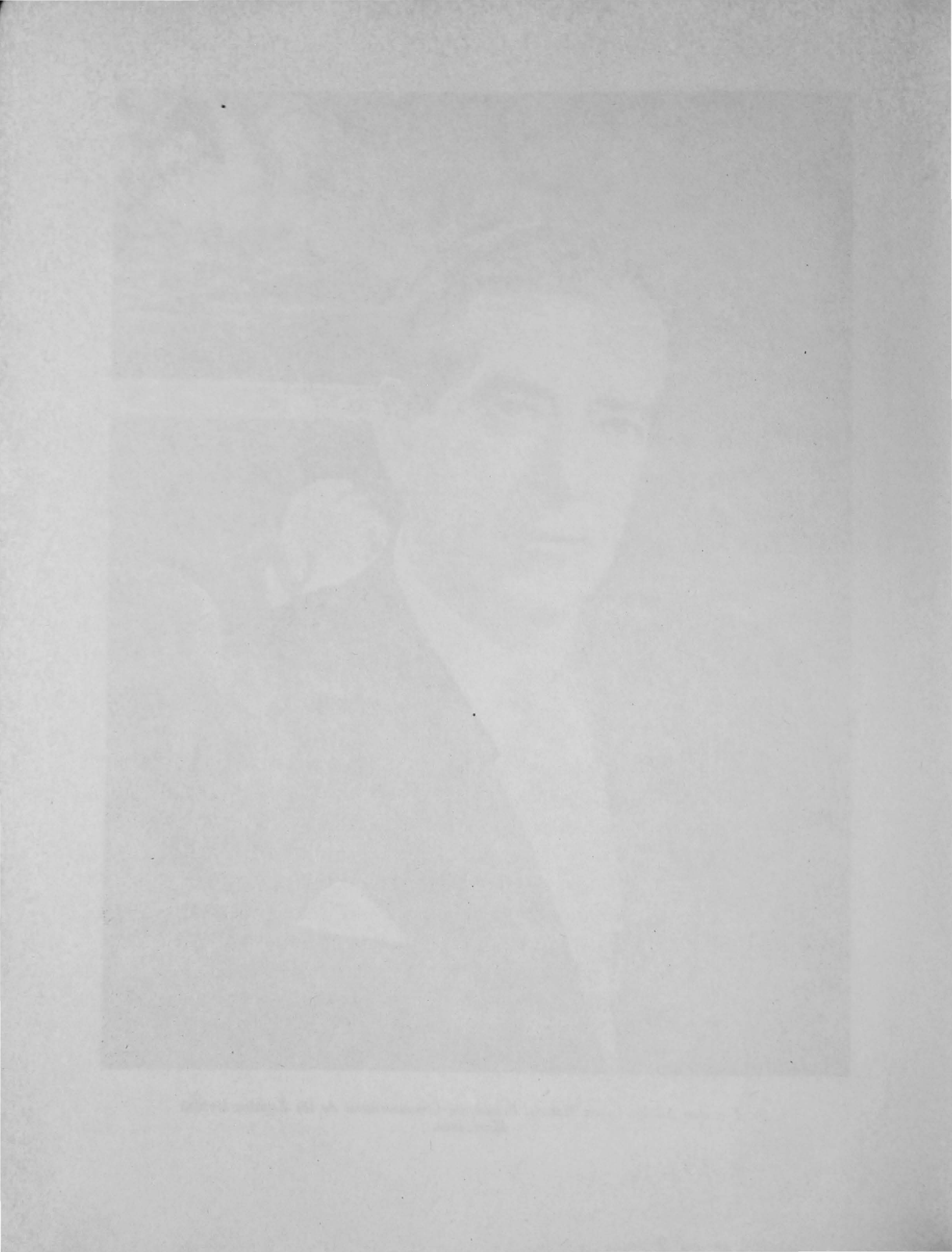
México, enero de 1960.

El Director General de Aeronáutica Civil,
Ing. Alberto Acuña Ongay.

Introducción



Sr. Lic. don Adolfo López Mateos, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos.





CON MOTIVO DE LA CELEBRACION DEL CINCUENTENARIO DE LA AVIACION NACIONAL MEXICANA, RECUERDO CON EL MAYOR RESPETO A LOS HOMBRES QUE CONQUISTARON Y CONQUISTAN EL ESPACIO PARA EL FUTURO DE MEXICO, TANTO EN LO QUE SE REFIERE A LA DEFENSA DE NUESTROS DERECHOS SOBERANOS COMO PARA SU DESARROLLO COMERCIAL. LES RINDO UN CALIDO HOMENAJE EN ESTE DIA, Y HAGO VOTOS PORQUE NUESTROS VALEROSOS PILOTOS SIGAN SIEMPRE ADELANTE, PARA MAYOR PRESTIGIO DE LA AVIACION MEXICANA Y DE NUESTRA PATRIA.

ENERO 8 DE 1960.

W Buchanan

WALTER C. BUCHANAN,
SECRETARIO DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES



Desde el principio de la existencia, el hombre ha procurado obtener el dominio del aire y en ese intento iniciado por Icaro y Dédalo, continuado después por Santos Dumont y los hermanos Wright y que en nuestra era se ha coronado por el más rotundo de los éxitos, las penalidades, sufrimientos y sacrificios no han sido pocos; pero si grandes han sido los obstáculos, grandes también son los que se han enfrentado a ellos.

Hoy que con intensa emoción celebramos el cincuentenario de la Aviación en México, muy justo es reconocer el esfuerzo de nuestros aguiluchos en paz o en guerra, defendiendo la soberanía nacional o comunicando al país entre sí y con el mundo entero, por lo que considero que toda la nación se une a nuestro regocijo para felicitar a nuestros hermanos del aire y exhortarlos a seguir cumpliendo con su deber por el progreso de México".

Gral. Div. *Agustín Olachea Avilés*,
SECRETARIO DE LA DEFENSA NACIONAL



Experimento gran satisfacción, al hacer llegar en nombre de la Secretaría de Marina que me honro en representar y en el mío propio, mi felicitación cordial a los distinguidos miembros de la aviación nacional con motivo de la celebración de su cincuentenario; en reconocimiento pleno a su heroica tradición, a sus grandes esfuerzos, en las diferentes ramas que lo constituyen, tendientes a lograr el desarrollo integral de nuestro progreso nacional.

Aunado a lo anterior, hago votos fervientes por sus futuros éxitos en bien de este nuestro México, con el alto espíritu de patriotismo que ha caracterizado siempre vuestra actuación".

Almirante C. G. *Manuel Zermeño Araico,*
SECRETARIO DE MARINA



LA BALADA DE LOS TOHTLIS

¡A los altos picachos de la sierra,
donde anidan las águilas soberbias,
y se dibujan lejanías azules,
llenas de vaguedad y sortilegio;
¡más allá de las nubes,
que semejan lirios que deshoja el viento,
donde termina lo humano de la tierra
y empieza lo divino de los cielos,
desplegadas las alas majestuosas,
elegantes y gráciles los cuerpos,
por la ruta dorada del crepúsculo,
se dirigen las águilas de acero!

¿A dónde van esos atrevidos aviadores,
en sus conquistas rápidas del viento?
¿qué castillos, aéreos, impalpables,
van a buscar esos leones alados del ensueño,
para sentir la vida que vivieron,
los héroes de los cuentos?
O acaso, como una mitológica proeza,
quieren llegar al corazón de Febo,
y traer su sangre vestalina,
que alumbre las tinieblas o el misterio.

O acaso melancólicos navegan,
en la comba infinita del azul,
en busca del Alcázar marfileño de la luna,
para dormir su cuerpo en la rima triunfal,
de aquellas luces tramadas por las
hadas con sus besos.

¡A los altos picachos de la sierra,
donde anidan las águilas soberbias,
y se dibujan lejanías azules,
llenas de vaguedad y sortilegio!
¡más allá de las nubes,
que semejan lirios que deshoja el viento,
donde termina lo humano de la tierra,
y empieza lo divino de los cielos,
desplegadas las alas majestuosas,
elegantes y gráciles los cuerpos,
por la ruta dorada del crepúsculo,
se dirigen las águilas de acero.





CAPITULO I
MITOLOGIA Y LEYENDA

A TODOS AQUELLOS QUE DESDE EL PRINCIPIO DE LOS TIEMPOS CREARON Y AL PRESENTE CONTINÚAN Y EN EL FUTURO REALIZARÁN PLENAMENTE EL DESTINO DE LA HUMANIDAD EN LAS INFINITAS RUTAS DEL ESPACIO UNIVERSAL VA DEDICADO ESTE ALBUM

LOS VOLADORES



En la esquina formada por las antiguas calles de la Acequia y Balvanera había establecido un mercado sumamente pintoresco que por generaciones fue conocido por el nombre de "El Volador".

Ahora después de desaparecido ese mercado, se ha construido en esos terrenos el magnífico edificio que ocupa la Suprema Corte de Justicia, llamándose actualmente las calles José María Pino Suárez y Corregidora.

Este mercado debe su nombre a una tradicional ceremonia que data por lo menos de 4 siglos, pues mucho antes de la época cortesiana fue escenario de los llamados ritos de los "voladores".

Aún en nuestros tiempos perdura la tradición de este espectáculo en Papantla, Gutiérrez Zamora y pueblos cercanos a la capital; el desarrollo de este evento requería de una serie de ritos especiales que se transmitían de padres a hijos. Desde la localización del tronco de árbol adecuado en los bosques circundantes del Popocatépetl, el Iztaccíhuatl y el Ajusco, exigía de una ceremonia especial. El árbol era cuidadosamente seleccionado, pues se exigían de él condiciones excepcionales: debía ser recto, sin nudos y de una altura de 35 metros. Una vez aprobada la elección se procedía a dejarlo limpio de ramas, era cortado y trasladado con pompa y ceremonia del lugar de su corte a la plaza principal de la población en donde se efectuaría la ceremonia. Una vez el árbol en la plaza principal se le enterraba en el suelo y se le acuñaba perfectamente para que quedara completamente a plomo.

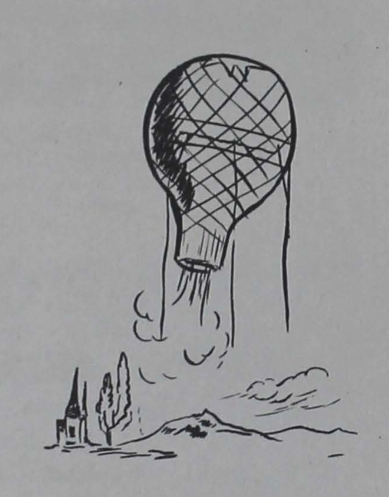
Se tejían cinco largas cuerdas de una fibra especial muy resistente, de estas cuerdas una, la más larga, era enrollada al tronco en espiral empezando de arriba a abajo, y servía esta cuerda a modo de rudimentaria escala de caracol, por ella ascendían a la parte superior del tronco el danzante y los "voladores".

Una pequeña plataforma de madera coronaba en su parte superior el tronco de árbol, en esta plataforma se situaba el danzante y con gran destreza ejecutaba danzas y brincos al son de un teponaztle. Además se ajustaban otras 4 tablillas angostas que deberían ser usadas por los "voladores" en su descenso.

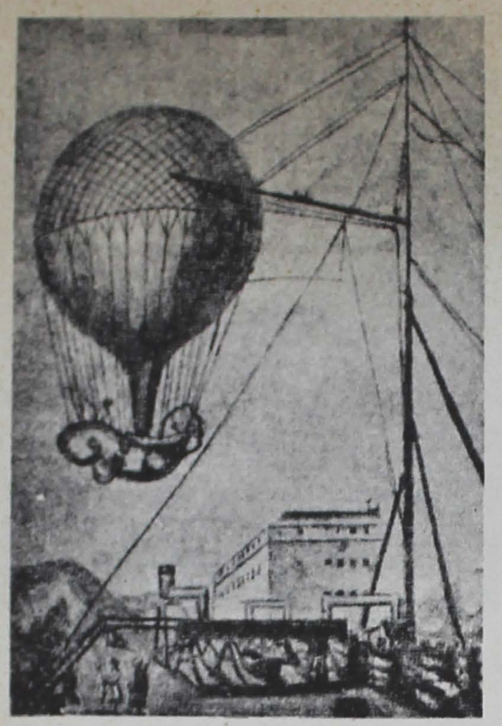
La ceremonia daba principio con la salida del sol; a la plaza principal acudía todo el pueblo que con gran simetría se situaba alrededor del poste. Los simbólicos personajes se presentaban en escena llevando en sus brazos, fuertemente atadas, alas de hermosas policromías, su cuerpo iba tocado de un ropaje que con gran realismo semejaba el plumaje de las aves, en su cabeza llevaban un águila real.

Se hacía el silencio cuando el primer caballero águila comenzaba a escalar el tronco y llegaba hasta la plataforma, detrás de él, ágilmente, subían los otros cuatro "voladores". El danzante principiaba a bailar en la reducida plataforma, ejecutando en ella mil malabarismos y escalofriantes danzas rituales. En ese momento, coincidiendo con un brinco del danzante, se desprendían los "voladores", arrojándose de cabeza al vacío. En este momento no se sabía qué admirar más, si al danzarín en la parte alta del poste o el vuelo vertical de descenso de los "voladores", que atados de los pies a las cuerdas enrolladas fuertemente al bastidor que les servía de sostén, empezaban a girar alrededor del tronco a la vez que iban descendiendo y agitaban los brazos para darle impulso al vuelo produciendo la impresión de aves legendarias que surcaban el azul cielo y se acercaban a la Tierra, y ampliando cada vez más el diámetro del círculo que describían alrededor del poste se posaban en tierra con gran exactitud para terminar el escalofriante acto.


Pacheco



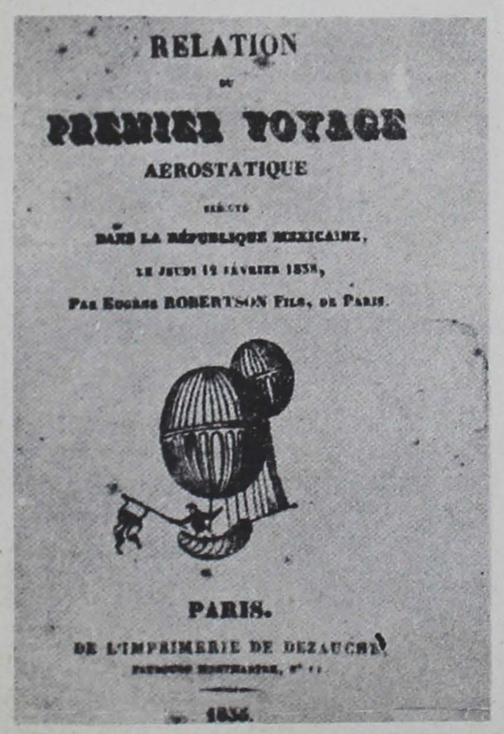
CAPITULO II
LA AEROSTACION



Marzo 18 de 1784. Ascensión de José María Alfaro en globo de aire caliente, en el puerto de Veracruz.



6 de febrero de 1785. Antonio María de Fernández se mantiene a una altura de 1,500 varas durante 45 minutos en la ciudad de Tlaxcala.



RELATION

DU

PREMIER VOYAGE

AEROSTATIQUE

EXÉCUTÉ

DANS LA RÉPUBLIQUE MEXICAINE,

LE JEUDI 12 FÉVRIER 1835,

PAR EUGÈNE ROBERTSON FILS, DE PARIS.

PARIS.

DE L'IMPRIMERIE DE DEZAUCHE,

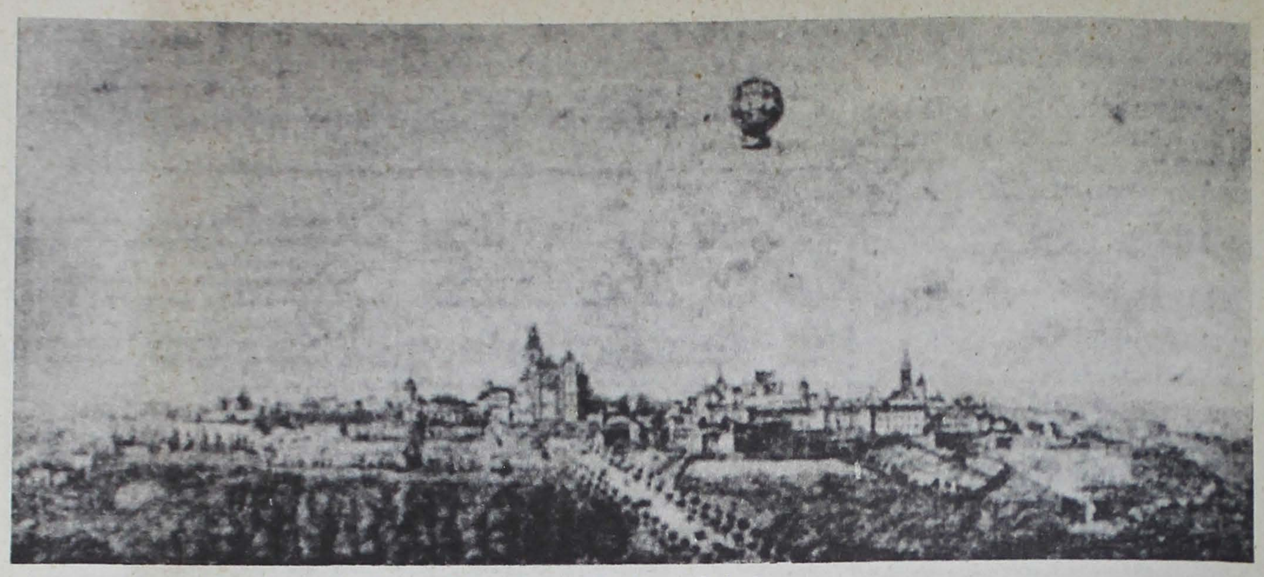
[illegible]

1835.

1835. Carátula del libro publicado en París, con motivo de los viajes aéreos de Guillermo Eugenio Robertson en la República Mexicana.



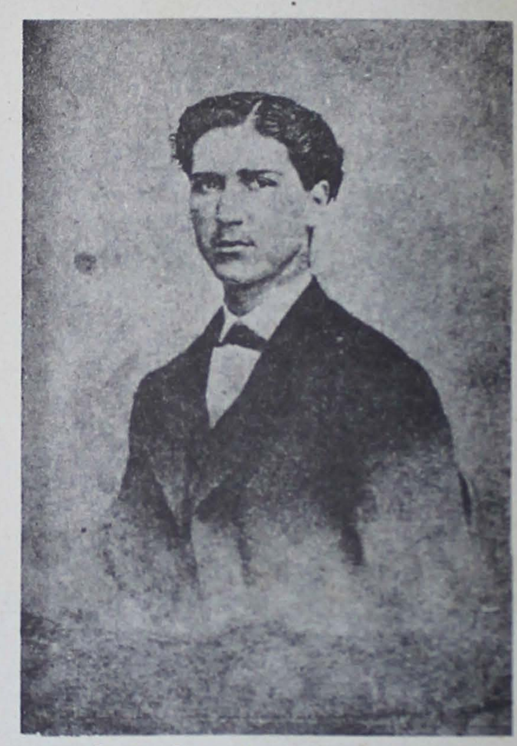
12 de febrero de 1835. Primer vuelo de circunvalación al Valle de México, por el francés Guillermo Eugenio Robertson.



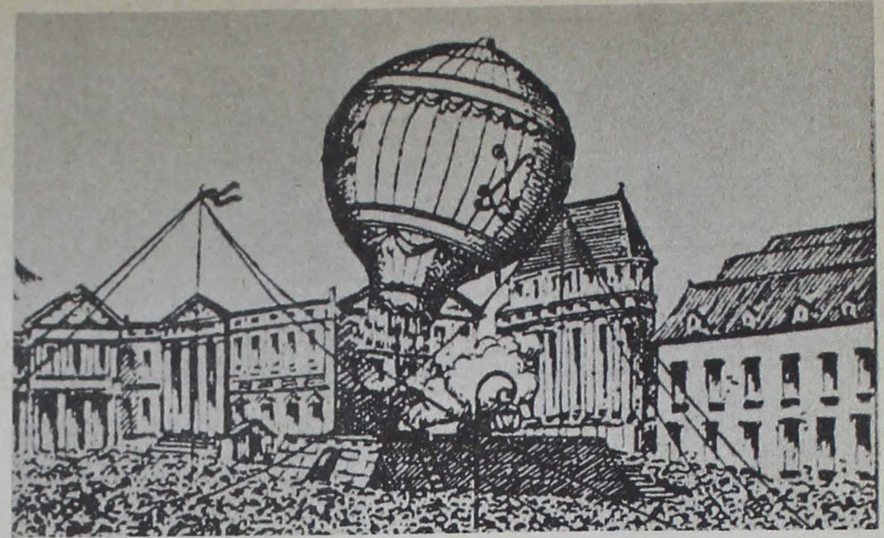
1853. Viaje de Benito León Acosta de la ciudad de México a la Hacienda del Espejo, cercana a la ciudad de Querétaro.



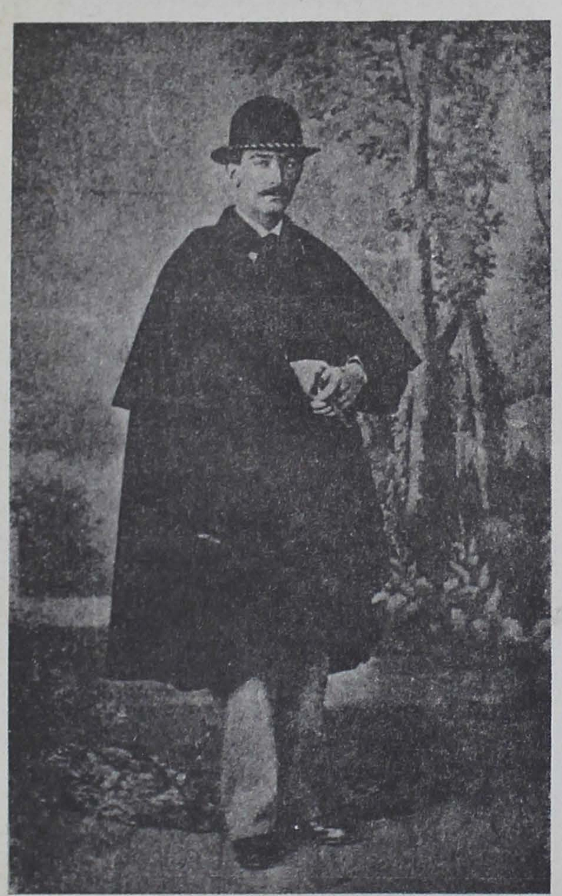
Programa en el que se anunciaba la ascensión aerostática de Augusto Buislay, en el año de 1869.



Benito León Acosta primer aeronauta mexicano.



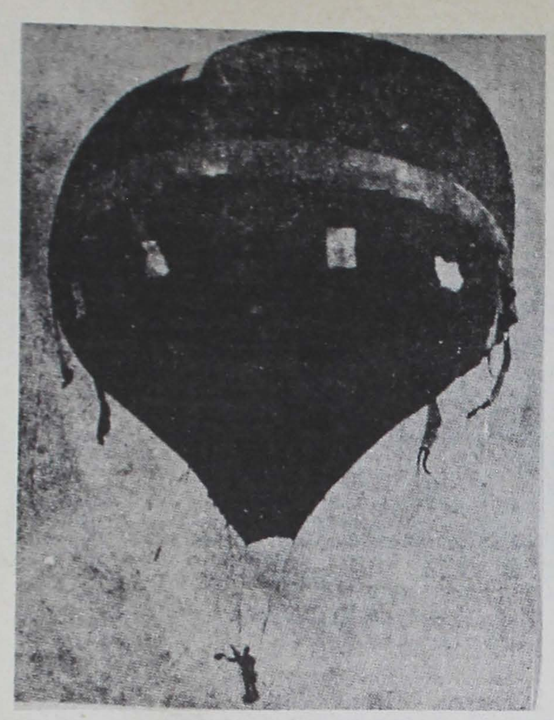
1867. Ascensión en la ciudad de Morelia de Tranquilino Alemán.



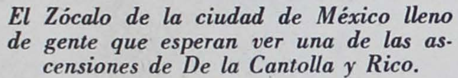
Profesor Samuel Wilson que efectuó varias ascensiones aerostáticas en la República Mexicana.



1873. Ascensión de Félix Morales, el día 17 de julio en la ciudad de San Miguel Allende, Guanajuato. Más tarde cuna de nuestra Independencia.



Una de las ascensiones realizadas en la ciudad de México, por don Joaquín de la Cantolla y Rico, en el año de 1862.



El Zócalo de la ciudad de México lleno de gente que esperan ver una de las ascensiones de De la Cantolla y Rico.





Don Joaquín de la Cantolla y Rico sin duda el más notable aeronauta mexicano.

Don Joaquín de la Cantolla y Rico en una de sus arriesgadas ascensiones a fines del siglo pasado.





1914. El glorioso "Volcán" hace su última ascensión llevando en su canastilla a don Joaquín de la Cantolla y Rico.

Globo dirigible traído a México a mediados del año de 1912 como propaganda comercial de una fábrica de cigarros.



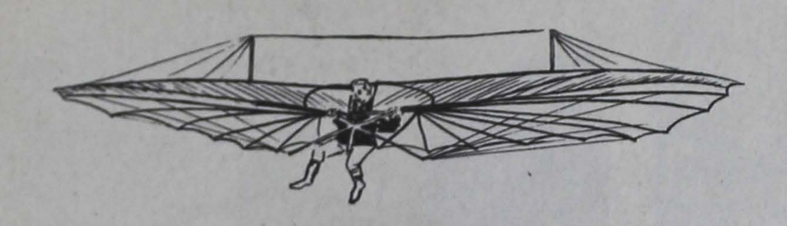
El sportman Alberto Braniff en uno de sus viajes aerostáticos por la ciudad de México en 1914.



Ultimo aeróstato traído al país por don Miguel Lebrija; era cautivo y se usaba con fines recreativos en un solar frente a la Alameda Central, en la que es hoy el lujoso Hotel del Prado.

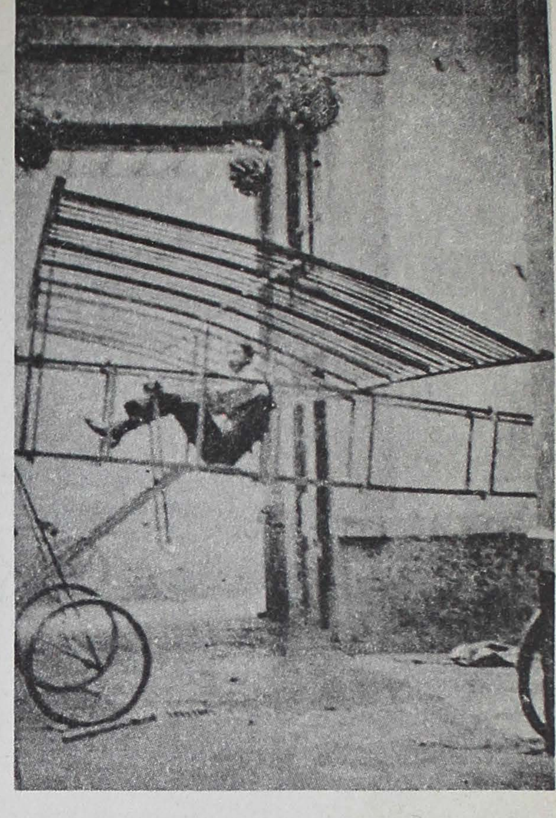


Preparativos de enganche de la canastilla al globo cautivo de Miguel Lebrija.



CAPITULO III
LOS PLANEADORES

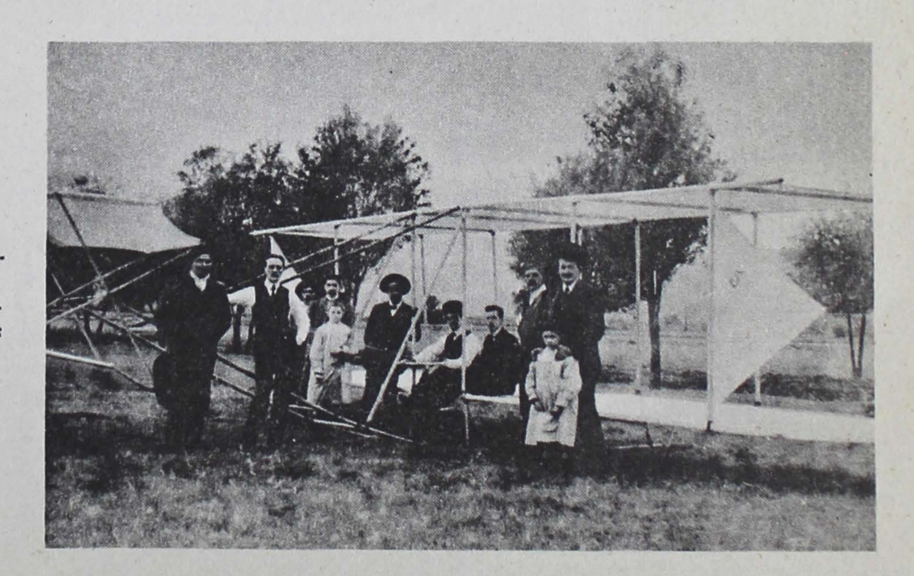
1909. Tercer planeador construido por los hermanos Aldasoro. en su casa de las calles de Balderas. En el aparato está probando los controles el joven Pablo Lozano.

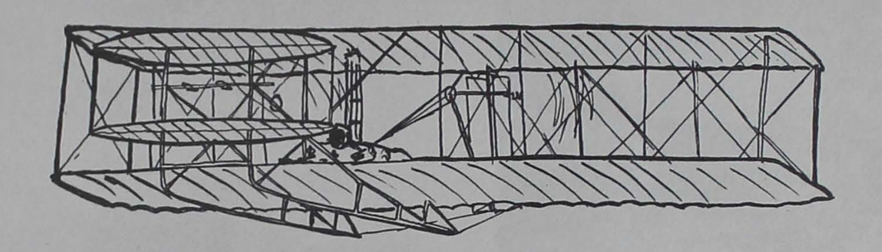




Eduardo Aldasoro, listo para emprender un vuelo de prueba, en su planeador. Este era remolcado por un auto de vapor White.

Muy interesantes fueron los ensayos realizados por Miguel Lebrija en planeadores. Aquí aparece el precursor rodeado de amigos y familiares, en los llanos de Anzures en donde se realizaban los vuelos.





CAPITULO IV
EL AEROPLANO





Alberto Braniff el primer piloto aviador mexicano.



8 de enero de 1910. Alberto Braniff da la señal de partida en su histórico vuelo.



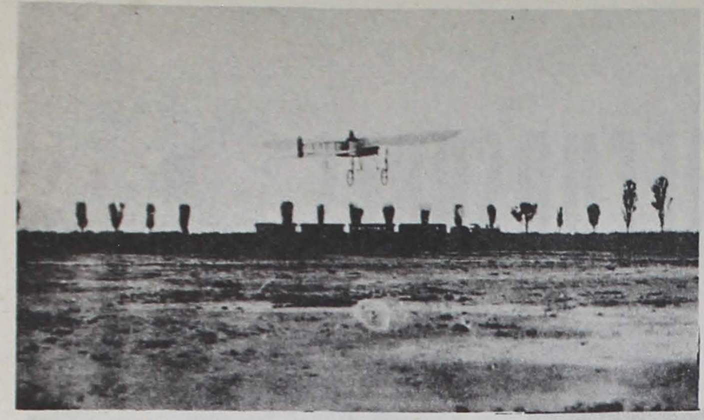
El biplano "Voisin" de Alberto Braniff despega sobre el campo de Balbuena en su histórico vuelo del 8 de enero de 1910.



Miguel Lebrija meses después consiguió también elevarse sobre el campo de Balbuena en un monoplano Bleriot.



Miguel Lebrija haciendo vuelo de pasajeros en su monoplano "Duperdusin".



El Bleriot de Miguel Lebrija en uno de sus rutinarios vuelos en el campo de Balbuena.

Lebrija al terminar un vuelo por el Valle de México.



En 1912 llegaron a México los pilotos franceses Garros, Audemars y Barrier, para dar exhibiciones aéreas.

Miguel Lebrija con los pilotos franceses que vinieron en 1912.

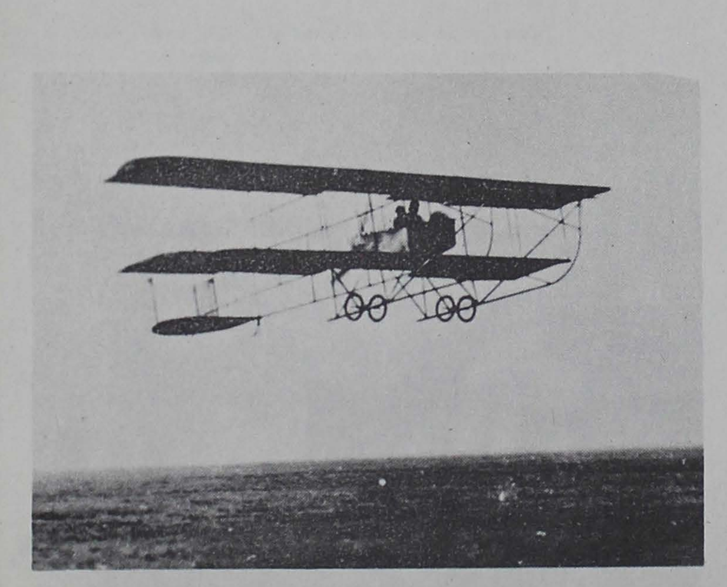




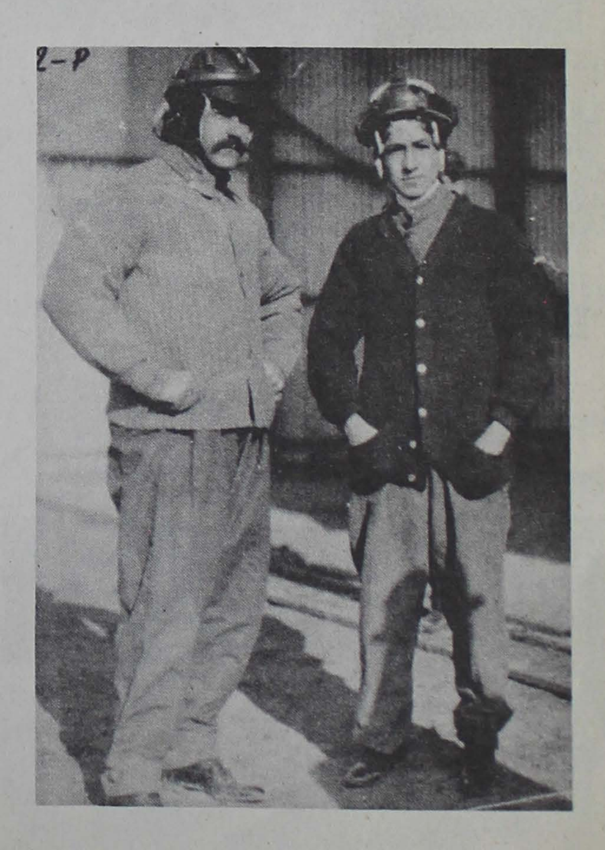


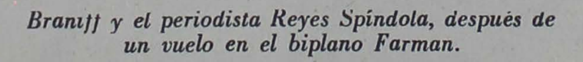
El piloto Audemars listo para efectuar un vuelo en su monoplano DEMOISELLE.

El famoso piloto francés Roland Garros.

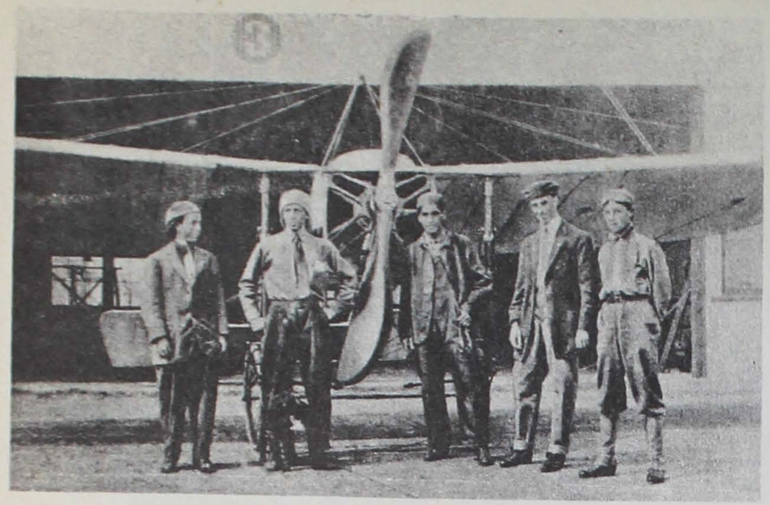


Biplano Farman traído por Braniff en 1911.



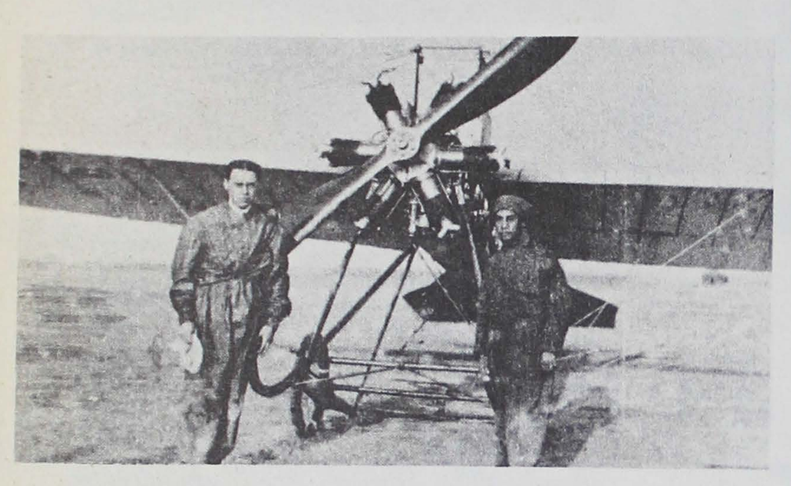


Braniff y el periodista Reyes Spíndola, después de un vuelo en el biplano Farman.



De izquierda a derecha Alberto Salinas Carranza, Gustavo Salinas Camiña, Juan Pablo Aldasoro, Horacio Ruiz y Eduardo Aldasoro, fueron enviados por el Gobierno de Venustiano Carranza a estudiar aviación en los Estados Unidos en el año de 1912.

Carlos León, precursor de la aviación mexicana.

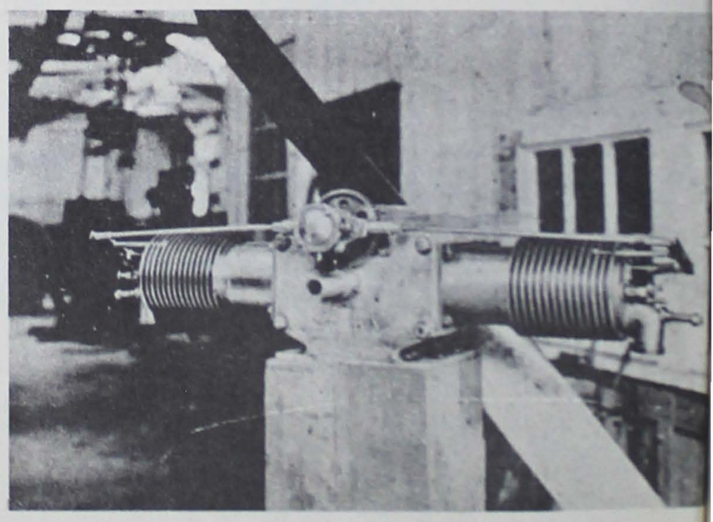


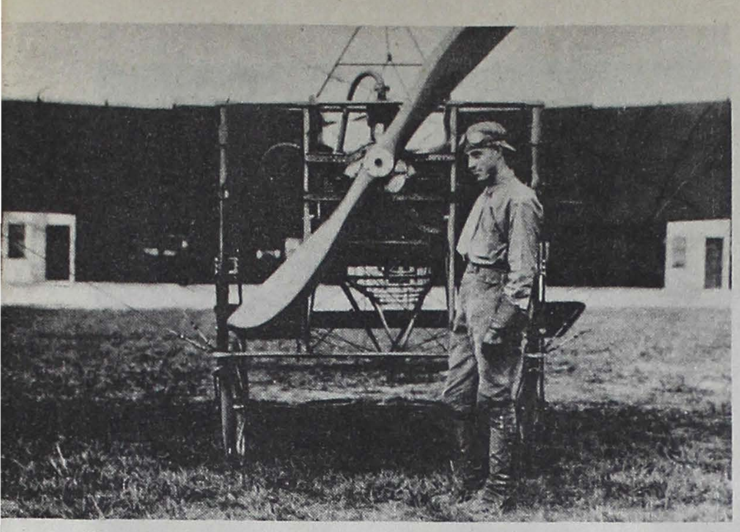
Juan Guillermo Villasana y Carlos León frente al mon plano "Latinoamérica", de construcción nacional.

Grupo de estudiantes mexicanos que en el año de 1912 aprendieron a volar en la Escuela Moissant en los Estados Unidos.

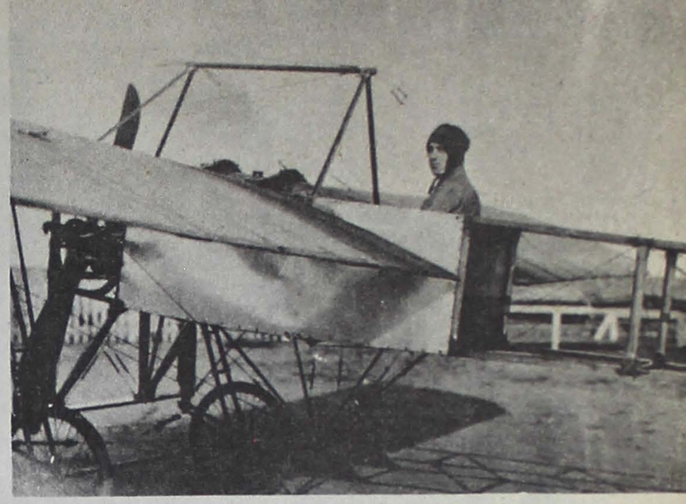
Motor de dos cilindros construido en la mina Dos Estrellas, en el Estado de Michoacán, por los hermanos Aldasoro en 1912.



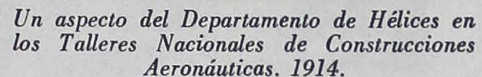




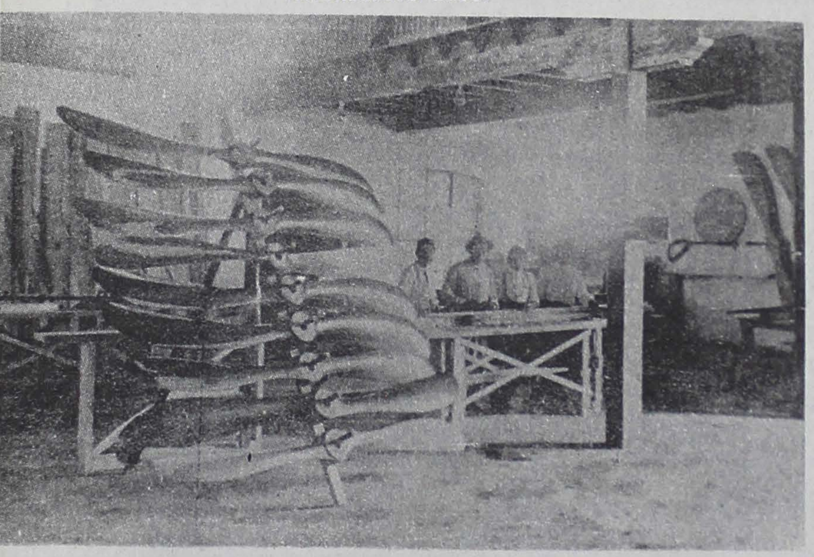
Horacio Ruiz frente a su monoplano Bleriot se prepara para su vuelo de examen.



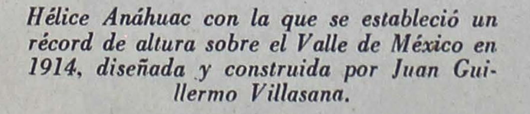
Horacio Ruiz a bordo del avión en el que se tituló como piloto aviador.



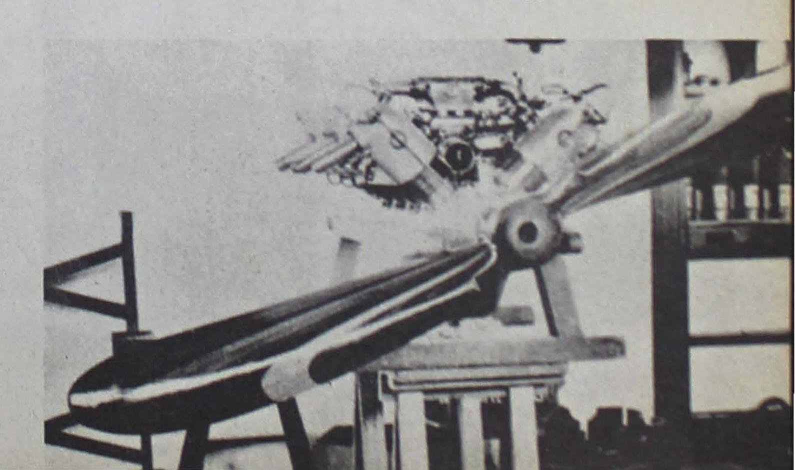
Un aspecto del Departamento de Hélices en los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas. 1914.



El teniente Medardo Córdoba precursor de la aviación mexicana a su ingreso en la Escuela de Aviación en 1914.



Hélice Anáhuac con la que se estableció un récord de altura sobre el Valle de México en 1914, diseñada y construida por Juan Guillermo Villasana.





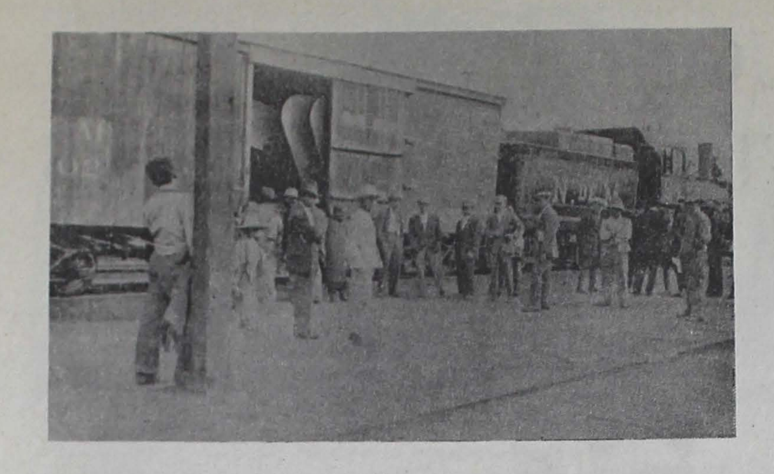
Biplano serie "A" con motor Hispano Suiza, en el que se voló el primer correo aéreo de la República el 6 de julio de 1917, entre Pachuca y México por Horacio Ruiz.



Felipe H. García, precursor de la aviación mexicana.

El maestro Francisco Santarini discute con sus ayudantes el plan para el primer vuelo de correo aéreo entre Pachuca y México.





De la Estación de Buenavista, parte del convoy ferrocarrilero llevando a Pachuca el avión serie "A", con el que se voló el primer correo aéreo.



El piloto Horacio Ruiz es felicitado por el Gral. Rafael Cárdenas a su llegada a Balbuena con el primer correo aéreo.

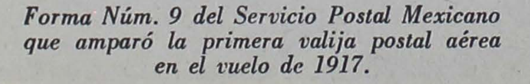


Forma 9

SERVICIO DEL INTERIOR

PIEZAS POSTALES COMUNES

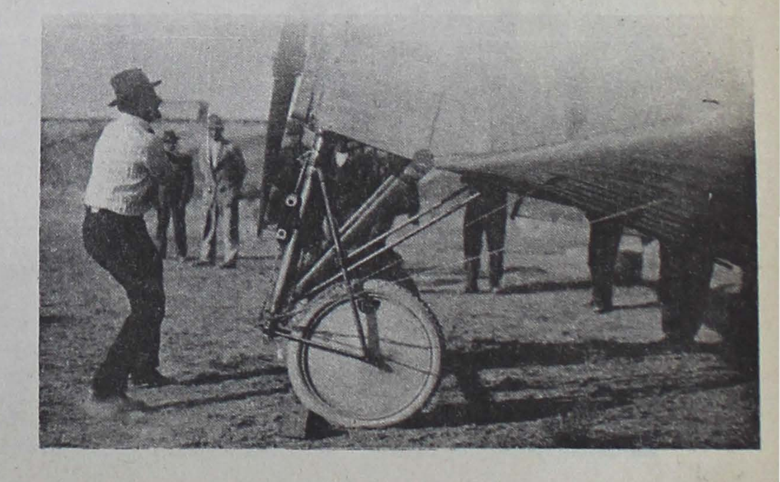
PRIMER Correo Aere



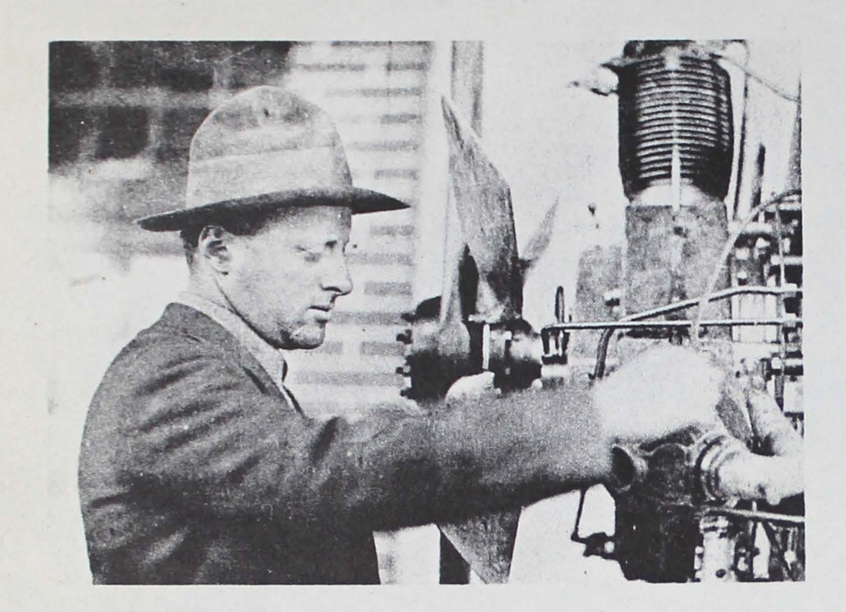
rma núm. 9 de la Oficina de Correos, que amp
primera correspondencia del servicio postal aé

Forma Núm. 9 del Servicio Postal Mexicano que amparó la primera valija postal aérea en el vuelo de 1917.

El maestro Francisco Santarini pone en marcha el motor del "Serie A" antes de iniciarse el vuelo Pachuca-México.



LAS CONSTRUCCIONES AERONAUTICAS NACIONALES



El maestro Santarini frente al motor de tres cilindros el "Trébol" diseñado y construido por él en 1915.

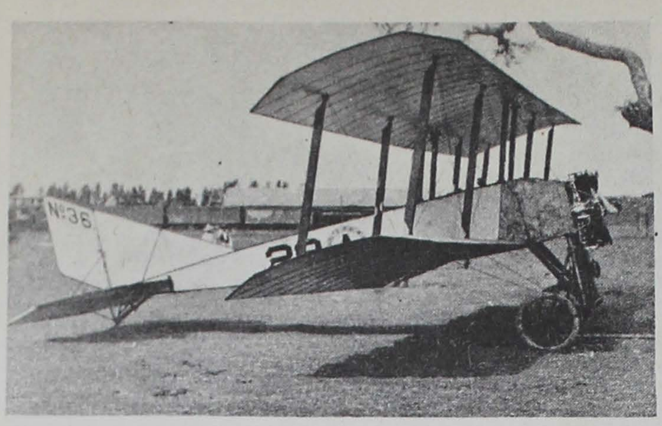


El Ing. Juan Guillermo Villasana que junto con el maestro Santarini formó los cimientos de nuestra aviación.

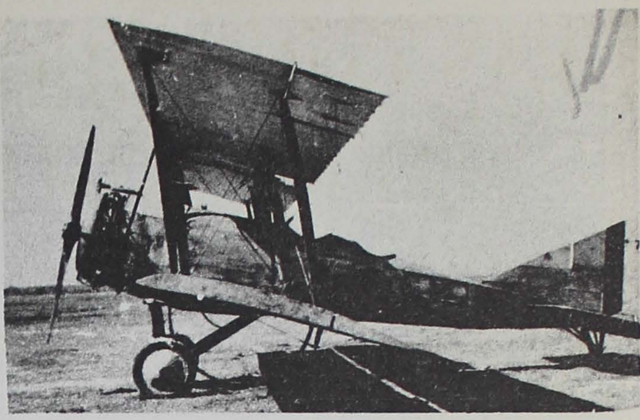




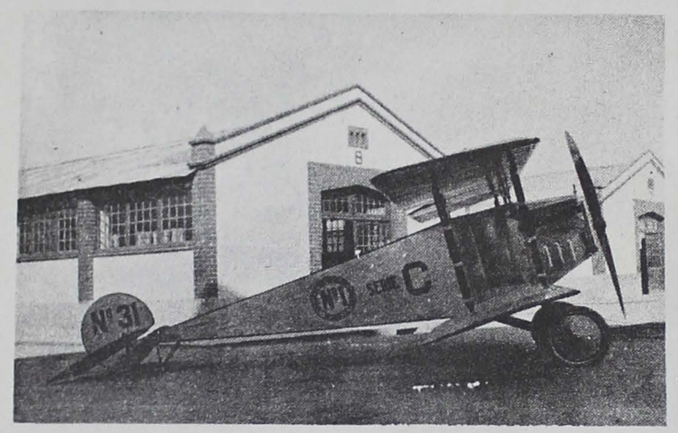
Ing. Angel Lascuráin y Osio uno de los diseñadores y constructores que más impulso dio a la aviación mexicana.



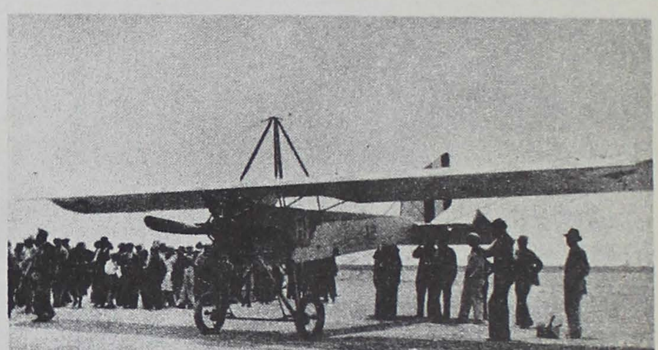
Biplano serie "A" equipado con motor "Aztatl" y hélice Anáhuac totalmente construido en México, y en los que se formaron los primeros pilotos mexicanos.



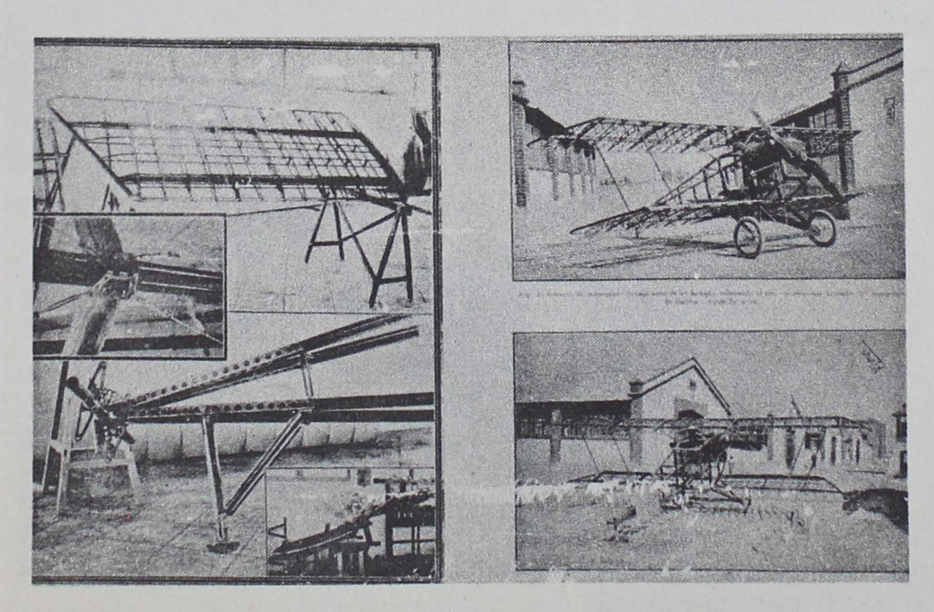
Biplano serie "1-B Salmson", rediseñado por el Ing. Angel Lascuráin y Osio en 1920



Biplano serie "C" microplano, diseñado en 1918 por el Ing. Juan Guillermo Villasana.



Monoplano parasol, serie "H", último de la serie que diseñara y construyera el maestro Francisco Santarini.



Detalles constructivos de la primera estructura metálica que se construyó en México para el biplano serie "C" del Ing. Villasana.



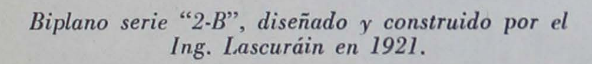
Helicóptero experimental diseñado y construido por el Ing. Villasana.



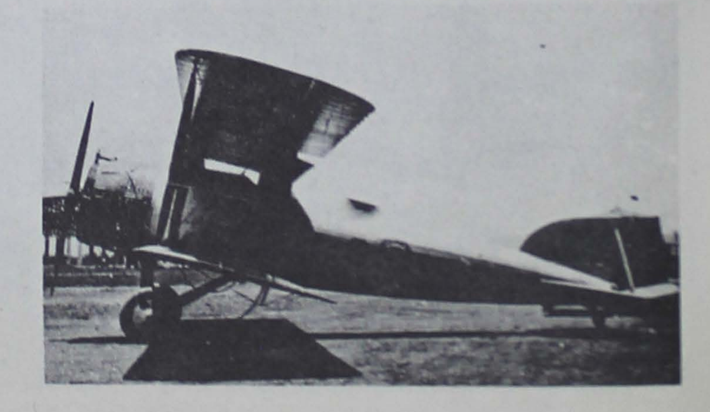
Gral. Juan F. Azcárate, diseñador y constructor de los sesquiplanos que llevaron su nombre.



Primer monoplano de ala baja construido en Latinoamérica, diseñado por el Ing. Angel Lascuráin y Osio.

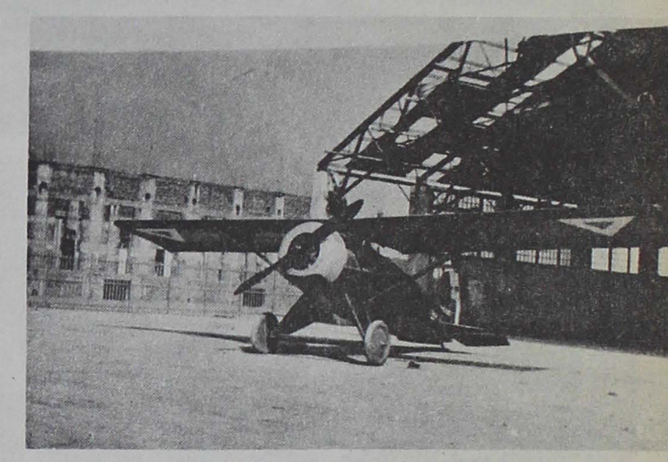


Biplano serie "2-B", diseñado y construido por el Ing. Lascuráin en 1921.





"El Tololoche", de Angel Lascuráin y Osio, en 1922.

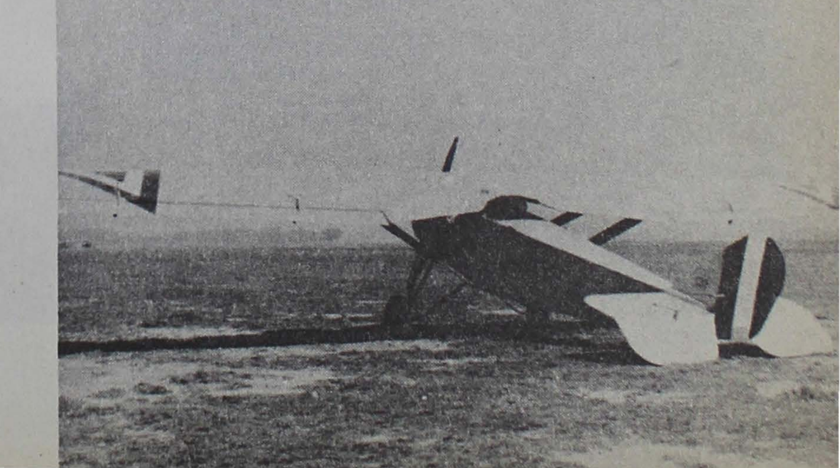


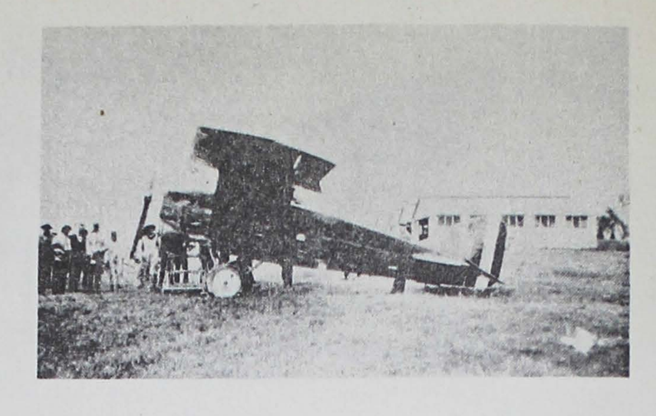
*Avión serie "E", construido para la Fuerza Aérea Me-
xicana en 1922, por el Ing. Angel Lascuráin y Osio*



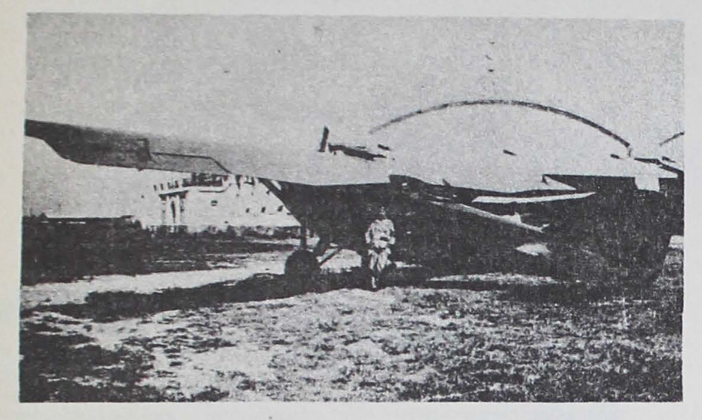
Avión de entrenamiento "México", construido por el Ing. Lascuráin en 1924.

Otro aspecto del avión "México", diseñado para la Escuela Militar de Aviación.



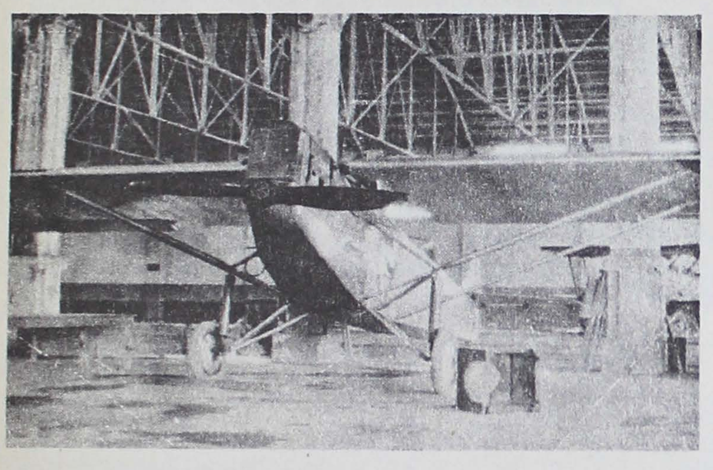


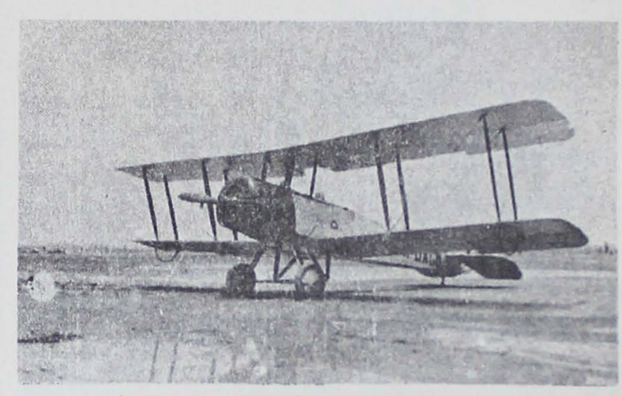
Avión "Quetzalcóatl", serie 1, construido en 1925 por el Ing. Lascuráin.



Avión "Coahuila", diseñado por el Ing. Lascuráin, en el que el Cap. P.A. Emilio Carranza realizó el primer vuelo sin escalas México-Ciudad Juárez, el 2 de septiembre de 1927.

Avión de manufactura nacional "Baja California Núm. 1", construido por José Rivera, en Tijuana, B. C. en 1927.

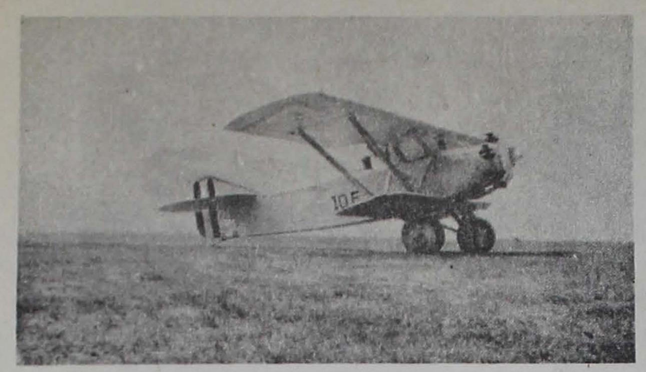




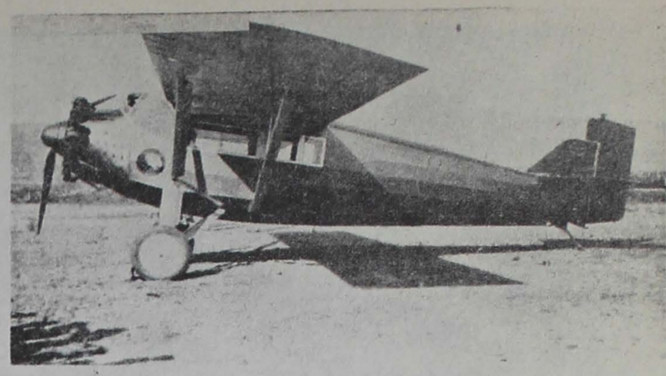
Avión Avro "Anáhuac" de entrenamiento, construido en México en los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas.



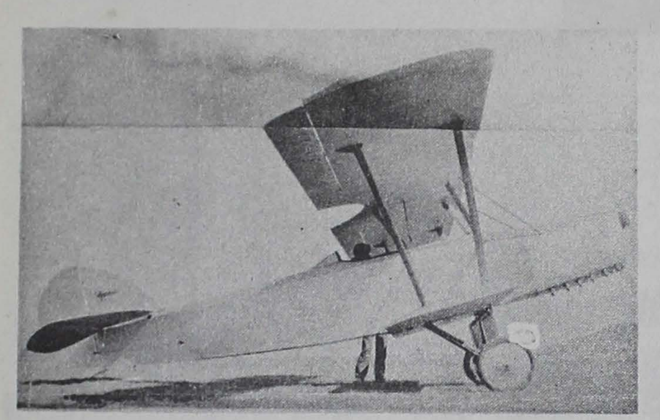
Avión "Baja California Núm. 2", en el que el teniente coronel P.A. Roberto Fierro realizó los vuelos Mexicali-México-Habana y gira por América Central, construido en 1928.



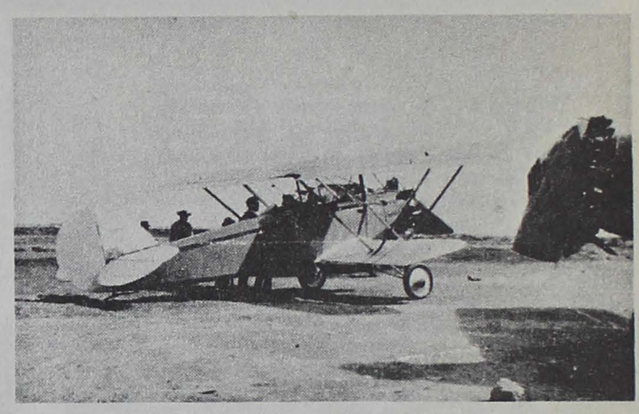
Avión "Escuela Azcárate", construido en 1929.



"Baja California Núm. 3", avión construido en Tijuana, B. C., en 1928.



Versión sport del sesquiplano "Azcárate", construido en 1932.



Sesquiplano "Azcárate Azulejo", último de la serie construido en 1932.



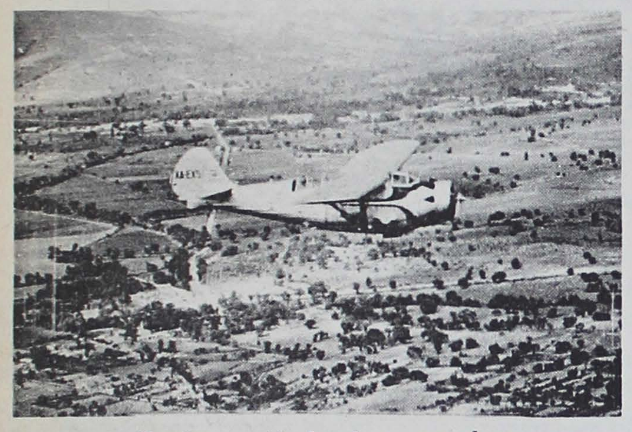
El "Pingüino", construido en 1932, por el Ing. Villasana para su Escuela de Aviación en el Arenal.

Ing. Antonio Zea, otro de los precursores de las construcciones aeronáuticas en México.



Corsario "Azcárate", 32 de estos aviones fueron construidos en 1932, para formar el Segundo Regimiento de la Fuerza Aérea Mexicana.

Monoplano de gran radio de acción "MWT 1", construido en México en 1934 en los Talleres de Construcciones Aeronáuticas.

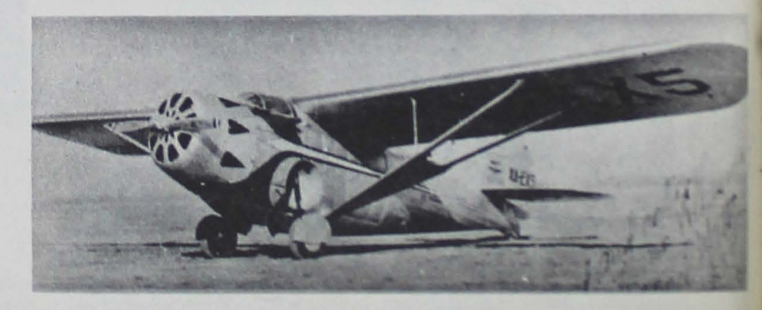


El mismo avión bautizado con el nombre de "Barberán y Collar", destinado a efectuar el vuelo sin escalas México-Sevilla, tripulado por Francisco Sarabia.





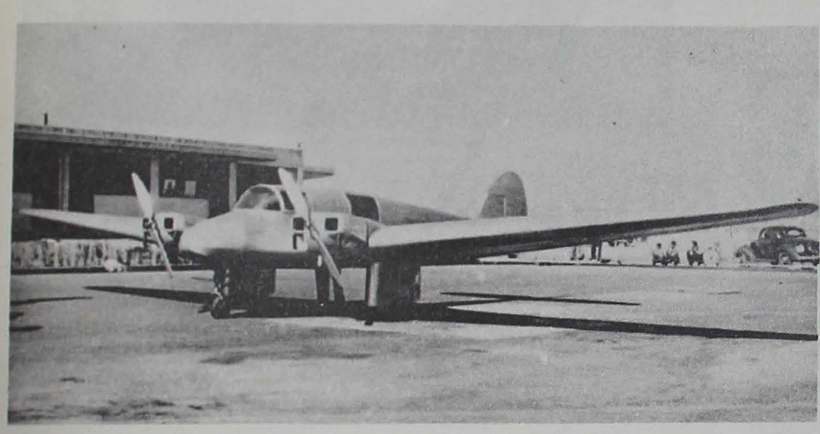
Avión deportivo construido en 1933, por el Ing. Zea.



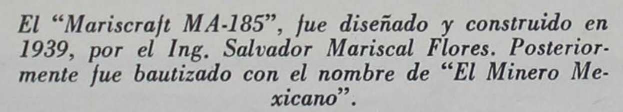
El vuelo que efectuaría el "Barberán y Collar", sería para corresponder al de los pilotos españoles desaparecidos.

Avión "Teul", construido por el Ing. Zea en 1937.

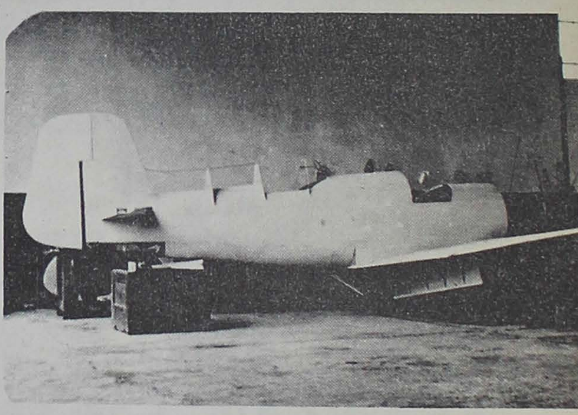




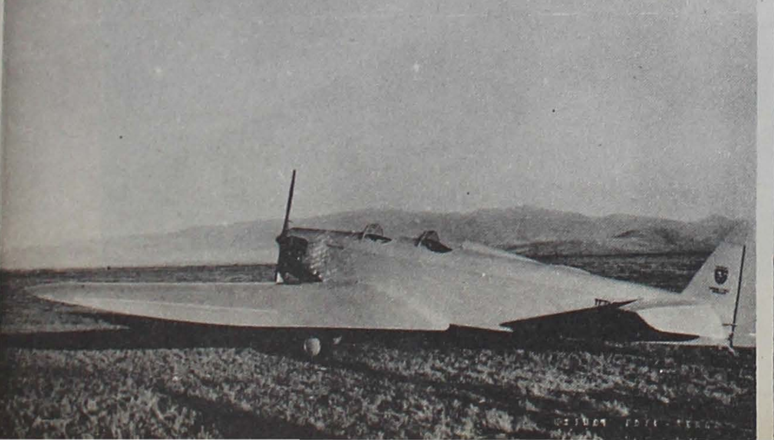
Bimotor ligero diseñado y construido por el Ing. Angel Lascuráin y Osio en 1940.



El "Mariscraft MA-185", fue diseñado y construido en 1939, por el Ing. Salvador Mariscal Flores. Posteriormente fue bautizado con el nombre de "El Minero Mexicano".

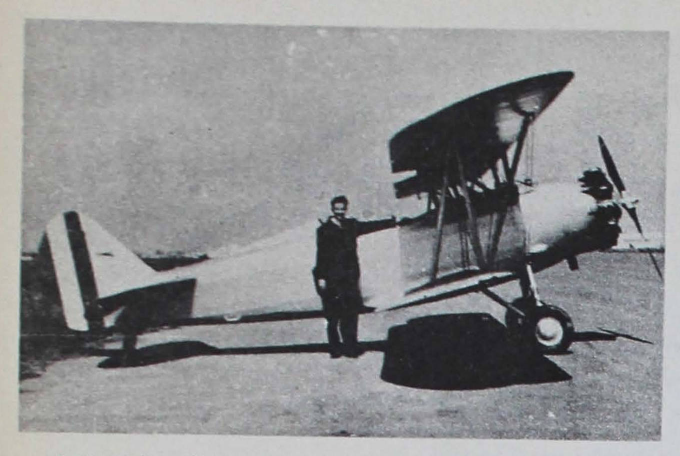


Monoplano "Teziutlán", construido en los Talleres Nacionales Aeronáuticos en 1942, por el Ing. Zea.



Avión "Ares Núm. 1", construido en 1944.

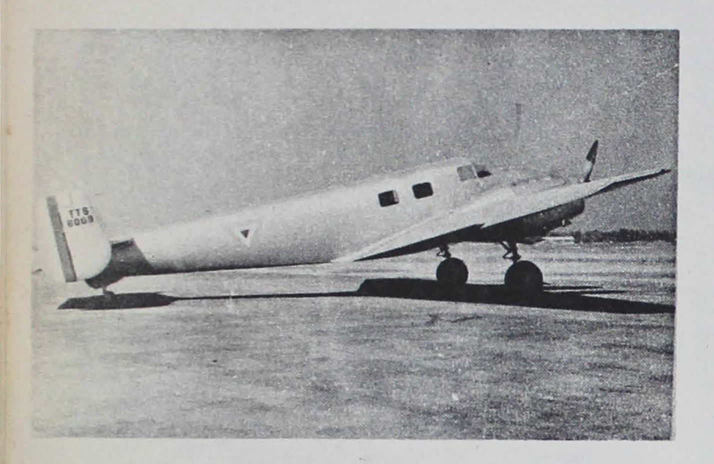




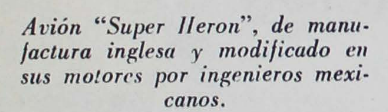
Avión "Ares Núm. 2", construido para la Fuerza Aérea Mexicana en 1944.

Avión "Lascuráin Aura", bimotor para 14 pasajeros, diseñado y construido por el Ing. Angel Lascuráin y Osio en 1957. Fue el último diseño auténticamente mexicano que se ha realizado.

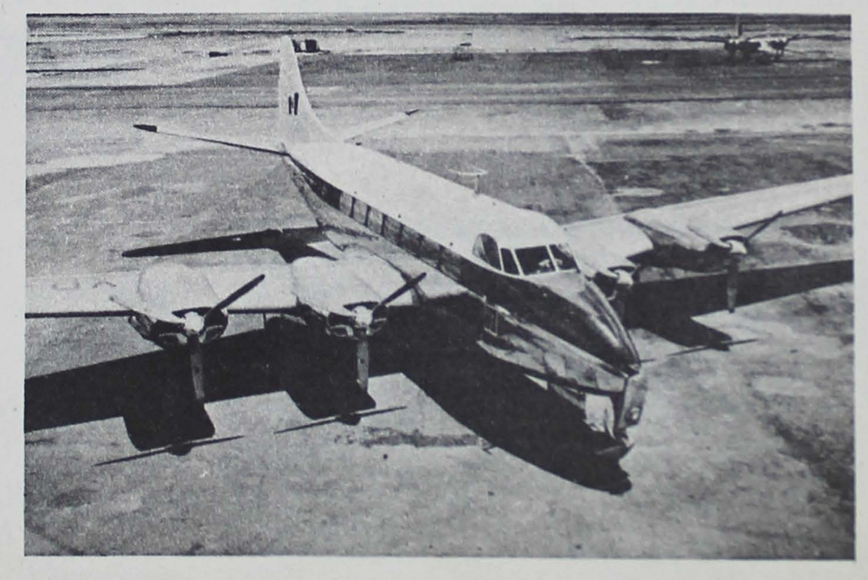




Transporte número 5, diseñado y construido para la Fuerza Aérea Mexicana en 1946, por los Ings. Siperstein, Galindo y Maldonado.



Avión "Super Heron", de manufactura inglesa y modificado en sus motores por ingenieros mexicanos.



FUERZA AEREA MEXICANA

F A M

CAPITULO V

LA FUERZA AEREA MEXICANA Y LA AVIACION NAVAL



El cincuentenario de la Aviación Nacional constituye un acontecimiento en la historia de México y de nuestras conmemoraciones patrióticas. En esta fecha, todo lo que constituye aviación en nuestro país se encargará de hacer de esta celebración un homenaje digno de México y de los mexicanos que la han forjado.

Nuestra aviación surgió entre las naciones de América con relieves de gloria y heroísmo que trascendieron a otros pueblos, ocupando planos de importancia en la comunidad continental. El empeño, la tenacidad y la fe inquebrantable de aquellos que se pusieron al servicio de tan elevado ideal, permitieron superar la escasez de recursos materiales y realizar obras de consecuencias decisivas y perdurables.

Esta obra continúa y sigue su trayectoria de progreso que el esfuerzo ha hecho posible construir, pueblo y gobierno, en compromiso indivisible en el concierto de las actividades primordiales para el desenvolvimiento de México, "cada quien debe cumplir con su tarea", así se entiende, ya que todos queremos, como mexicanos, una patria que logre su máxima potencialidad con el pleno desarrollo en todos sus órdenes.

La F.A.M., en esta gloriosa fecha, una vez más, rinde homenaje a aquellos hombres que iniciaron esta obra, a los que en ella sucumbieron y a los que la continúan, para honra de México, son acreedores a nuestra permanente veneración, ya que ellos fueron de una prestancia tal, que a pesar de los cincuenta años transcurridos seguirán brillando con la luz inextinguible que mantuvo incólume su memoria.

Gral. de Div. P. A. *Roberto Fierro Villalobos,*
JEFE DE LA F.A.M.
(232127)

IDEARIO DE LA FUERZA AEREA MEXICANA

AL llegar a los primeros cincuenta años de vida, la Aviación Mexicana reflexiona y hace su primer balance general. Decimos Aviación Mexicana, porque en esa expresión involucramos los tres factores vivos que se han desarrollado en estos primeros cincuenta años, y que son claramente definidos, como *Fuerza Aérea Mexicana*, *Industria del Transporte Aéreo* organizada en compañías civiles nacionales y extranjeras y el empleo de los elementos aéreos para fines particulares de personas u organizaciones independientes.

Los tres factores se han desenvuelto ascendentemente dejando una estela de experiencias, de éxitos y de fracasos; han formado sus campos de acción individuales, pero profundamente vinculados técnica y moralmente, creando en sus respectivas esferas de acción, instalaciones fijas y bien dotadas para la enseñanza, el mantenimiento, la investigación, y particularmente han perfeccionado los medios de control del equipo aéreo a la altura de las exigencias mundiales, dejando siempre una posibilidad de progreso y de asimilación a los adelantos técnicos que en lo futuro se tengan a la mano.

Pero todo este desenvolvimiento general arroja, en nuestro balance, la primera y fundamental conclusión:

De 1910 a la fecha, se ha formado claramente una conciencia nacional de lo que es la vida aérea. El pueblo quiere y admira a los hombres que se destacan en esa vida y los hace héroes de la aviación nacional. El gobierno emplea los medios aéreos y los convierte en pilares de sostén para sus instituciones. La economía privada convierte en industria el transporte aéreo, con todas las ilimitadas posibilidades de progreso económico en las ramas conexas al comercio aéreo y todo esto, en un esfuerzo coordinado, ha llegado en cincuenta años a formar parte indiscutible de la economía del país y del espíritu nacional con perfiles ya históricos.

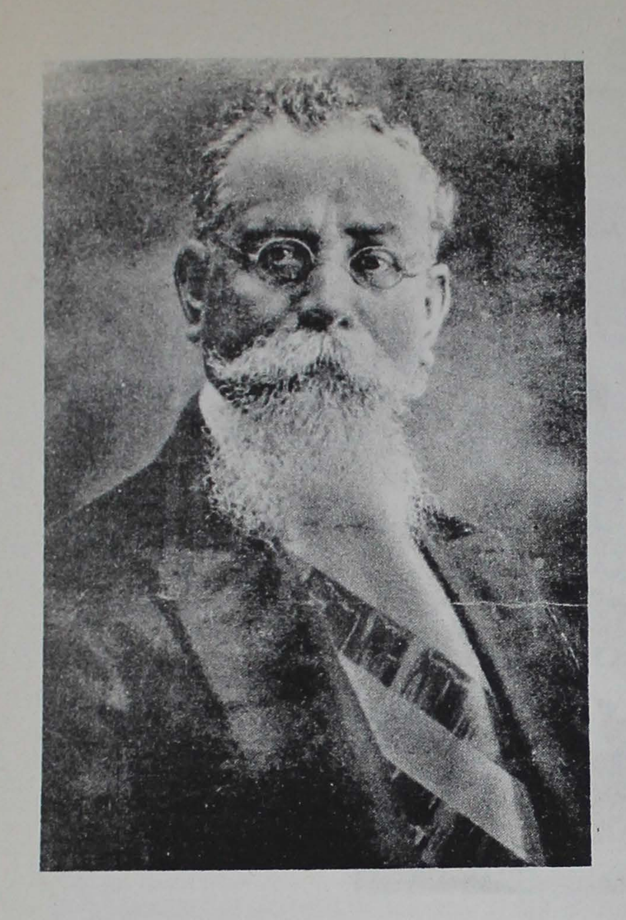
En la esfera que nos corresponde, es donde ese espíritu histórico ha ahondado sus raíces hasta la médula de lo patriótico, pues la Revolución Mexicana dio nacimiento a la fuerza aérea y ésta, hija auténtica de un pueblo que busca alturas incalculables para su progreso, con los muy escasos elementos con que ha contado siempre, trata de ponerse a la altura de las exigencias del momento en el aspecto técnico, moral y profesional que demanda la patria.

Dentro del marco de la vida militar mexicana, el ejército ha creado el arma de la aeronáutica bajo los tradicionales lineamientos de organización y hoy, siempre acorde con el progreso mundial de la vida aérea, se ve con claridad que esta arma de aeronáutica debe tener una estructura, una finalidad y una fuerza característicamente suya que le permita desenvolverse y alcanzar las metas que le fije el gobierno y el destino de México.

Una segunda conclusión en nuestro balance de cincuenta años, es el reconocimiento meritorio de los hombres que con su esfuerzo, dedicación, sacrificio y trabajo diario han sabido dirigir y mantener en camino ascendente a la Fuerza Aérea Mexicana y a la Industria Aérea Nacional.

También concluimos que los factores de la vida aérea nacional deben caminar en estrecha coordinación para resolver problemas nacionales, bajo una única dirección. Día llegará en que estos factores de vida perfectamente definidos que se han evidenciado tan claramente en los últimos cincuenta años, han de reunirse en un mismo camino, bajo una misma dirección y con un solo objetivo, dejando la casa paterna de donde han nacido para formar un factor único de características absolutamente propias y que represente las aspiraciones nacionales con hombres y medios nacionales al servicio exclusivamente de la patria.

General de Brigada PADEMA.
Eliseo Martín del Campo.



Sr. don Venustiano Carranza, Primer Jefe del Ejército Constitucionalista, bajo cuyos auspicios se creó la Fuerza Aérea Mexicana.



ESTADO MAYOR

El C. Primer Jefe del Ejército Constitucionalista Encargado del Poder Ejecutivo de la Nación, se ha servido girar con esta fecha, a la Secretaría de Guerra y Marina, el siguiente superior acuerdo:

"Líbrense las órdenes necesarias a efecto de que desde esta fecha, sea creada el Arma de Aviación Militar, dentro del Ejército Constitucionalista; designándose Jefe de dicha Arma al C. Mayor de Estado Mayor de la Primera Jefatura, ALBERTO SALINAS; quien, al mismo tiempo, deja de pertenecer al Arma de Caballería para causar alta en el Escalafón del Ejército Constitucionalista, como Piloto Aviador Militar"

Y por orden del C. Primer Jefe lo hago del conocimiento de usted para su debido cumplimiento; en la inteligencia de que por conducto de la Secretaría de Guerra y Marina recibirá usted las órdenes que procedan.

Reitero a usted mi atenta consideración.

CONSTITUCION Y REFORMAS.

Cuartel General en Faros, Veracruz, Ver., a 5 de Febrero de 1915.

EL JEFE DEL ESTADO MAYOR
TENIENTE CORONEL

JUAN BARRAGAN

Al C. Mayor de Estado Mayor ALBERTO SALINAS.
Presente.

Decreto expedido en el año de 1915, en el H. Puerto de Veracruz, mediante el cual se ordenó la creación de la Fuerza Aérea Mexicana como cuarta arma del ejército.



Fundador Mayor Alberto Salinas Carranza, Jefe de la Fuerza Aérea de 1915 a 1918.

Sr. Ing. Juan Guillermo Villasana, Jefe de la Fuerza Aérea Mexicana, 1919.





Mayor Samuel Amézquita Liceaga, Jefe de la Fuerza Aérea en 1920.



Cap. primero P.A. Roberto Diez Martínez, Jefe de la Fuerza Aérea en 1920.



Cap. P.A. Rafael Ponce de León, Jefe de la Fuerza Aérea en 1921.



Sr. Cor. P.A. Rafael O'Neil, Jefe de la Fuerza Aérea en 1922.



Gral. de Brigada, Miguel S. González, Jefe de la Fuerza Aérea en 1926.



Sr. Gral. P.A. Gustavo Salinas Camiña, Jefe de la Fuerza Aérea en 1922 y en 1925.

Gral. José Luis Amescua. 1927-1928.





Sr. Gral. e Ing. Juan F. Azcárate, Jefe de la Fuerza Aérea de 1929 a 1930.



Gral. Leobardo C. Ruiz, Jefe de la Fuerza Aérea de 1933 a 1934.

Gral. Pedro Caloca Larios. 1931-1932.



Sr. Coronel P.A. Roberto Fierro Villalobos, Jefe de la Fuerza Aérea en los años de 1935 y 1936.





Sr. Gral. P.A. Samuel Rojas Razo, Jefe de la Fuerza Aérea en 1937-1938.



Sr. Gral. P. A. Antonio Cárdenas Rodríguez, Jefe de la Fuerza Aérea Mexicana de 1946-1952.

Sr. Gral. de División P. A. Alfonso Cruz Rivera, Jefe de la Fuerza Aérea Mexicana de 1954-1959.

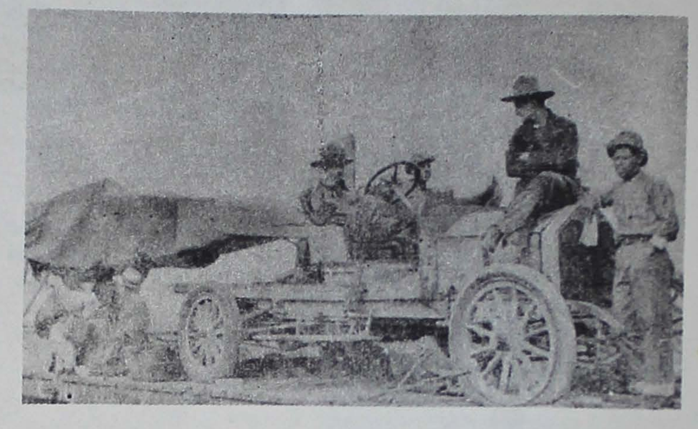




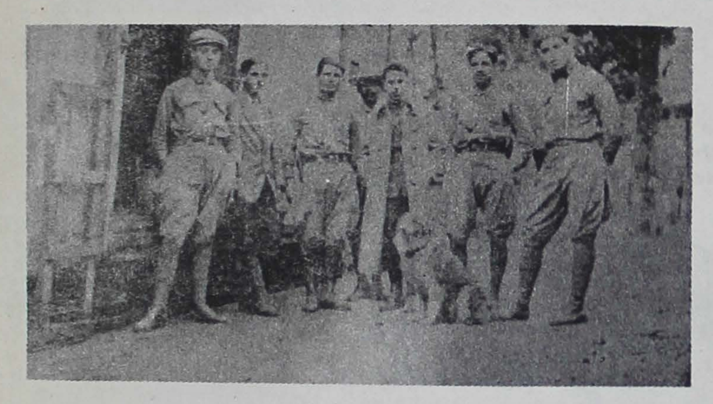
Sr. Gral. P. A. Alberto Vietiz y Vietiz, Jefe de la Fuerza Aérea Mexicana de 1952-1954.



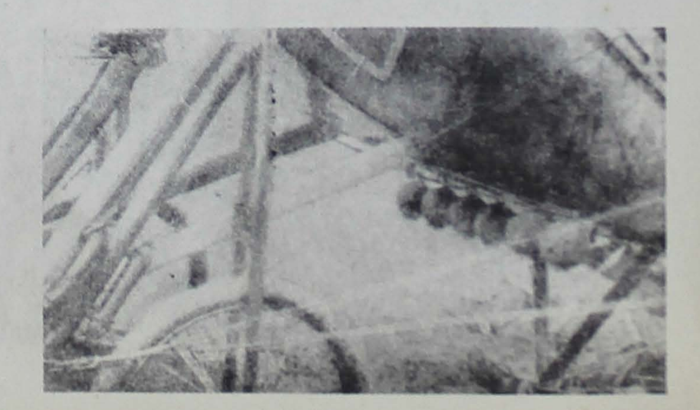
Biplano Martin "Sonora" en el que Gustavo Salinas Camiña y Dedier Mason, efectuaron el primer bombardeo aéreo sobre objetivo militar en el mundo, mayo de 1913 puerto de Guaymas.



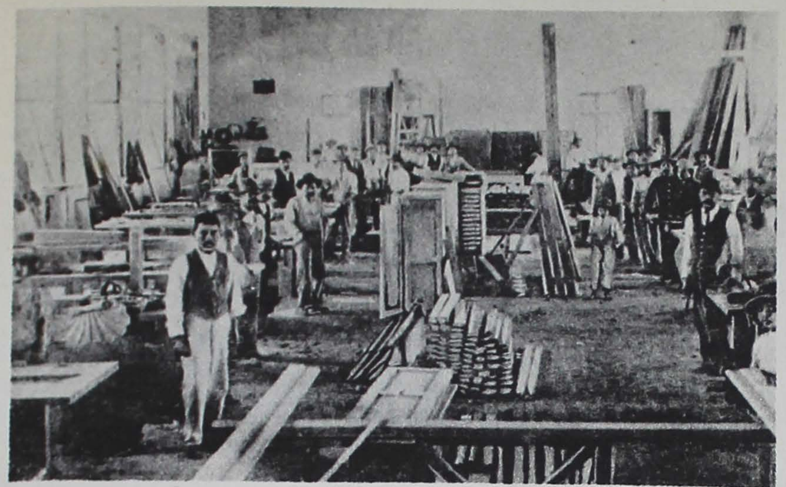
Efectivos de la flotilla del "Ebano" conducido en una góndola de ferrocarril. durante la campaña carrancista de 1915.



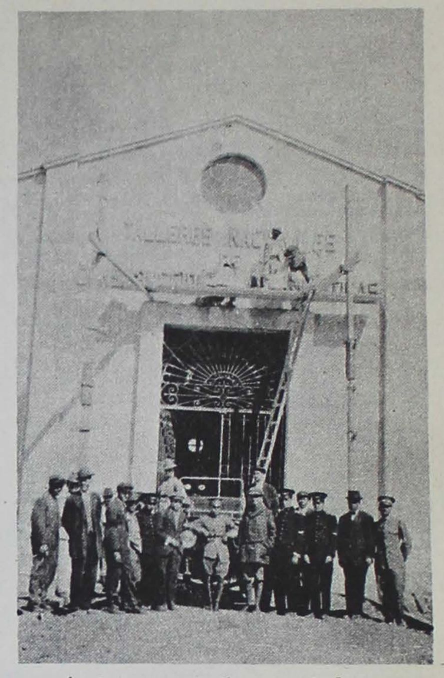
Grupo de pilotos aviadores de la flotilla aérea que cooperó en las campañas del "Ebano". 1915.



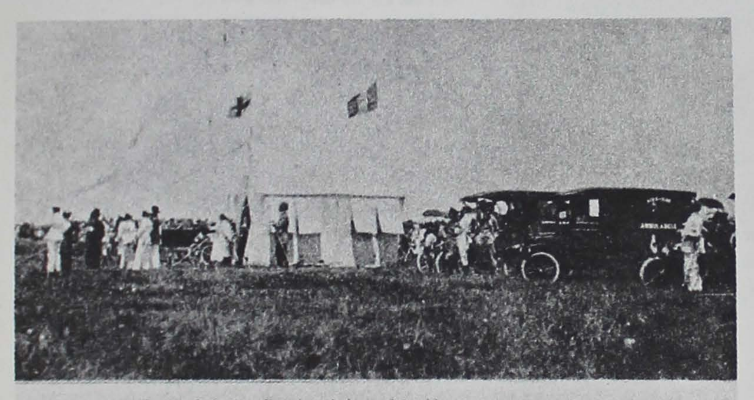
El terror de los villistas en los combates del "Ebano". Después que el piloto descargaba sus bombas sobre las baterías enemigas, fijaba el tiro de artillería por medio de señales. Año de 1915.



Departamento general de carpintería de los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas en el año de 1916.



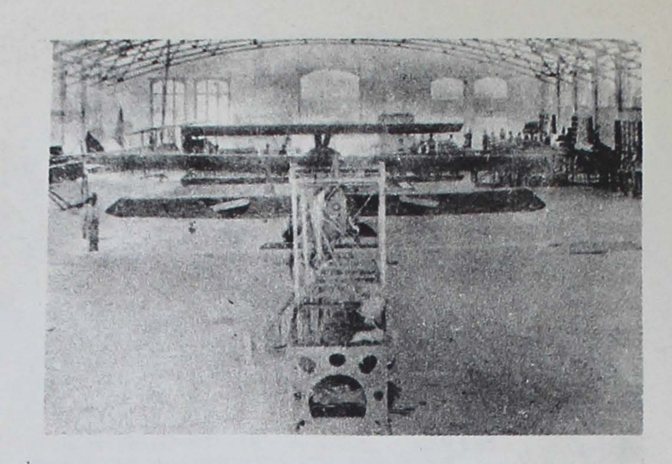
Aspirantes a pilotos aviadores de la primera generación frente a la fachada principal de los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas, un mes después de su fundación en 1915.



Puesto de primeros auxilios en el aeródromo de Balbuena, durante las prácticas de los alumnos de la Escuela de Aviación.



Vista del aeródromo de Balbuena durante una de las primeras exhibiciones que dieron nuestras escuadrillas aéreas.

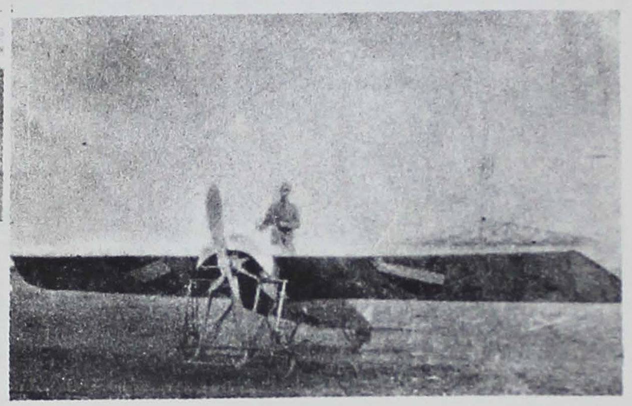


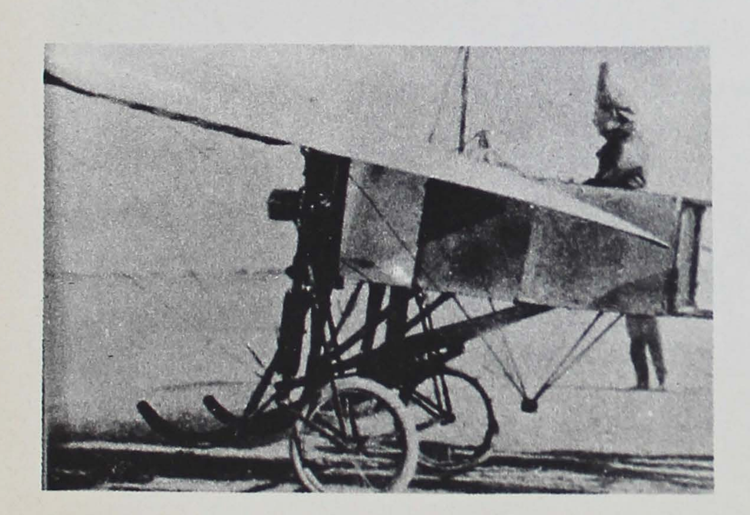
Línea de ensamblaje de aviones en los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas en el año de 1917.



El piloto Horacio Ruiz, poseedor del título número 2 de nuestra aviación militar, a bordo del avión Morane Saulmier Núm. 2.

Aeroplano Morane Saulmier, con motor de 80 caballos y hélice "Anáhuac", primeros que operaron en nuestra Fuerza Aérea en el año de 1917.



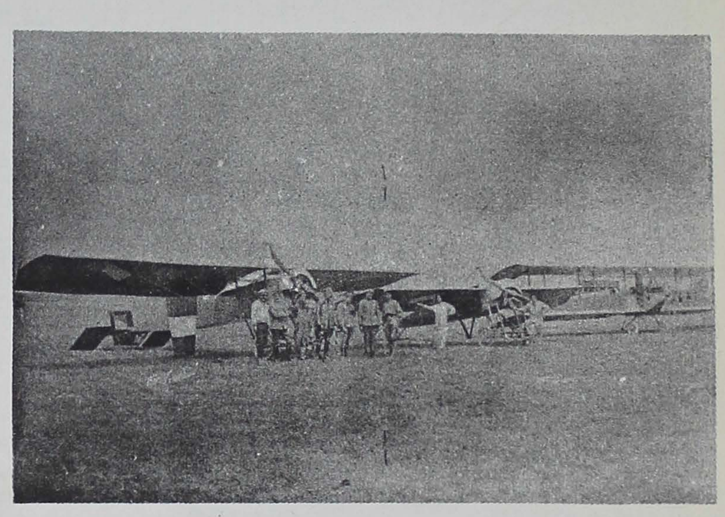


Monoplano "Bleriot" con el que iniciaron su aprendizaje los primeros cadetes de la Escuela de Aviación en 1917.



El Gral. Pablo González felicita al Ing. Villasana, después de haberse establecido el récord de altura sobre el Valle de México, con una hélice "Anáhuac" de su invención. La hélice y el avión "Huntinton" en el que se realizó la hazaña, aparecen al fondo.

Un grupo de pilotos aviadores frente a las tres máquinas que compusieron la primera escuadrilla de nuestra Fuerza Aérea. Año de 1917.



Facsímil de la portada del primer reglamento con que contó la Escuela Militar de Aviación el año de 1917.



REGLAMENTO

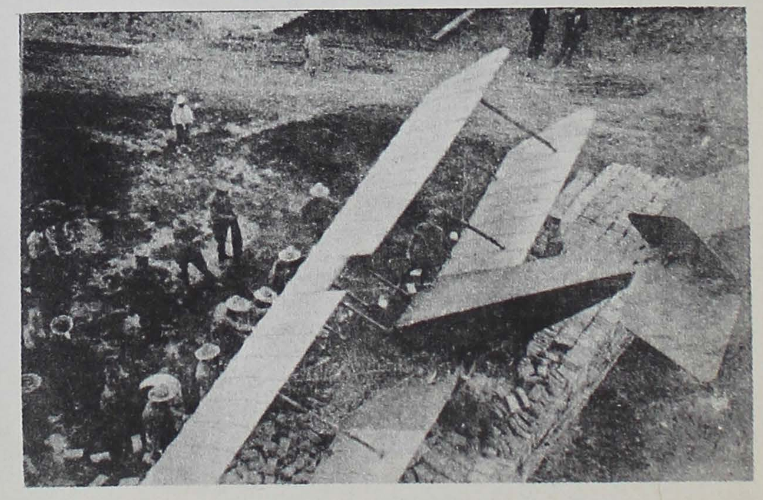
DE LA

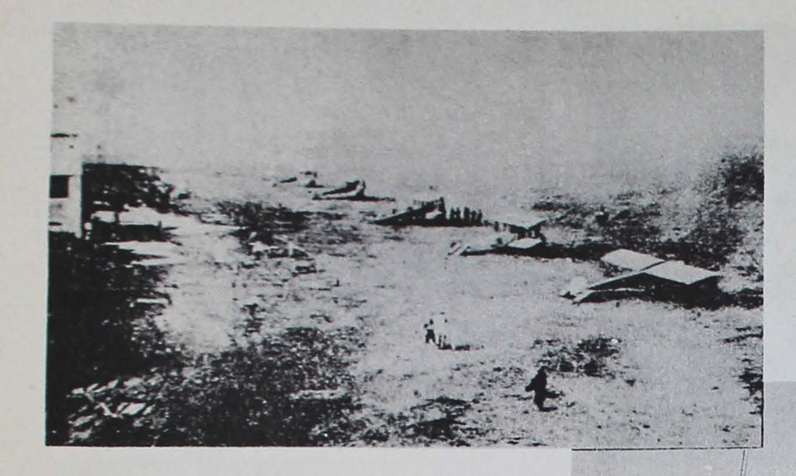
Escuela Militar de Aviación

MEXICO

1917

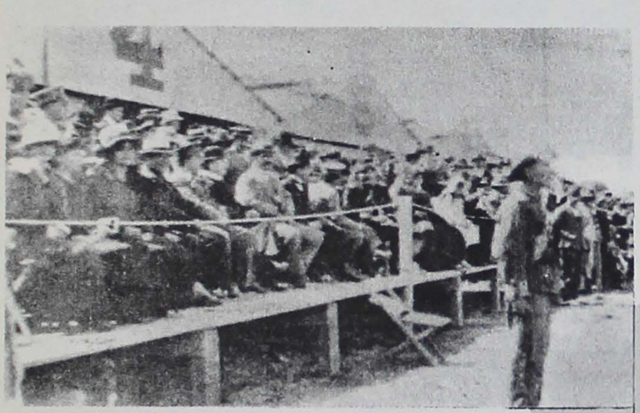
Un biplano serie "A" de fabricación nacional, sufre un percance sin importancia durante las prácticas de vuelo en el aeródromo de Balbuena.





Vista del aeródromo de Balbuena con los efectivos que poseía nuestra aviación militar en 1917.

El progreso de nuestra aviación nacional en el año de 1917 era evidente, muestra de ello son los aparatos que aparecen en esta fotografía, todos de fabricación nacional.



Altas personalidades del Gobierno mexicano ocupan la tribuna de honor durante unas maniobras aéreas en Balbuena en el año de 1917.

Oficialidad de la fragata argentina "Sarmiento" en compañía de oficiales, cadetes y profesores de la Escuela Nacional de Aviación, durante su visita a nuestro país en el año de 1917.





Durante las fiestas patrias de 1917, la fuerza aérea hizo evoluciones sobre la ciudad de México. Aquí aparecen los aviones listos para emprender el vuelo.

...plano «Parasol» mexicano tripulado por el Capitán 1º Piloto Felipe Carranza, en el preciso momento de... zarse al espacio.

...do poeta argentino Manuel Ugarte, antes ...rse en Salina Cruz con destino a Buenos Ai... ...galantería de dirigir a esta Revista un sig... ...telegrama en el cual se despide cariñosamente

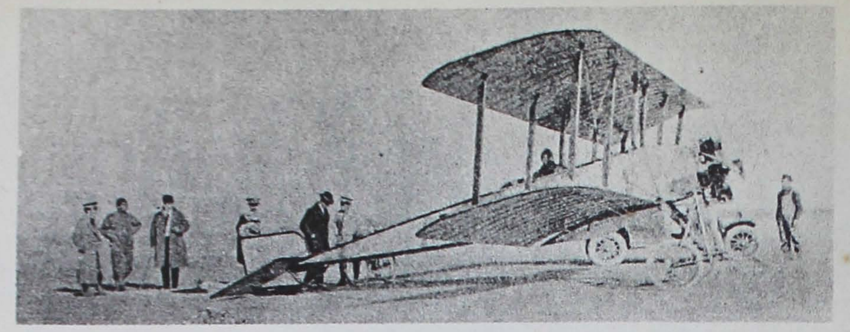
El 14 de Julio próximo pasado, con gran ben... de todos los Aspirante... en la Escuela Nacional... se empezaron las carre... aprendizaje por todos...

Los pilotos Rafael Montero, Salvador G. Anaya, José Rivera, Amado Paniagua, Miguel Jacíntez, Rafael Altamirano y Luis Preciado de la Torre frente a un biplano serie "A" en el año de 1917.

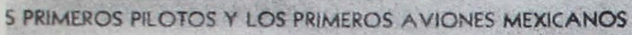
...de carreras por tierra en línea recta. Para estas prácticas se emp... ...permite disminuir su velocidad, facilitando así el aterrizaje a los ... ...mer grupo.

Un avión de la Escuela Militar de Aviación con un cadete a bordo efectúa prácticas de carreras por tierra y en línea recta, indispensables para aprender el manejo de los aviones en tierra.

Título Núm. 1 de la Escuela Militar de Aviación expedido en el año de 1918, al cadete Samuel Rojas Razo.



Para ser aprobado en el examen final como piloto aviador había que aterrizar en el centro de un círculo marcado en el suelo como lo hizo el piloto que tripuló el biplano que aparece en esta fotografía.





Pilotos aviadores que participaron en la primera exhibición acrobática efectuada en la ciudad de Toluca en el año de 1918; ellos son de izquierda a derecha, Amado Paniagua, Felipe Carranza, Luis Caso Landa, Guillermo Ponce de León y José Rivera.

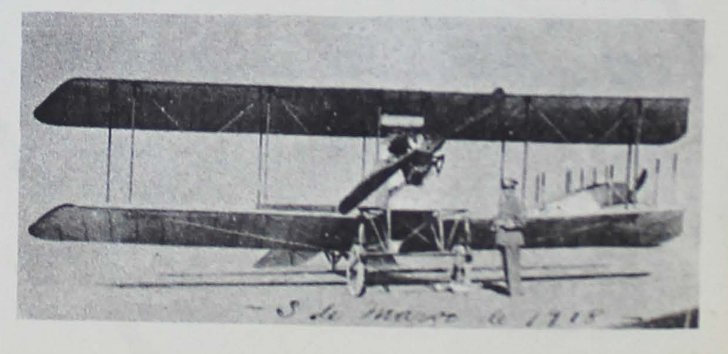


El piloto Rojas después de haber realizado el primer vuelo acrobático, en un aeroplano en la América Latina.

El jurado calificador compuesto por el maestro Santarini, Eduardo Hey y Gustavo Salinas observan las maniobras de un cadete en su examen.



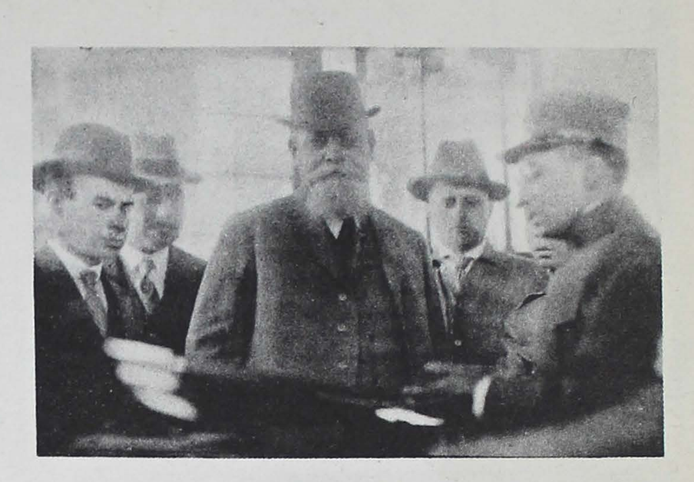
Biplano serie "A" con motor Astatl totalmente construido en los Talleres de Construcciones Aeronáuticas.

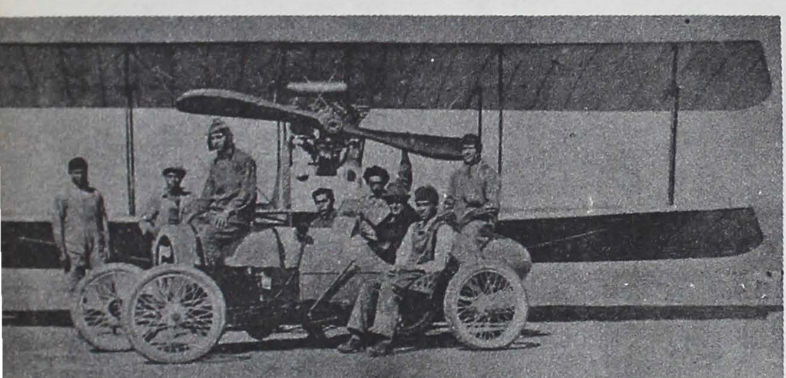




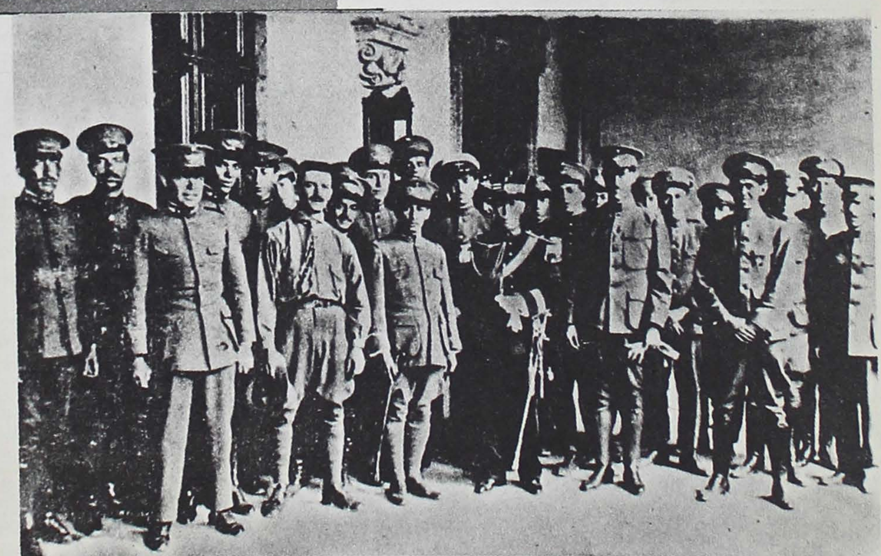
Durante su visita a los Talleres de Aviación el señor Carranza recibe una explicación del Ing. Juan Guillermo Villasana de cómo se fabrican las hélices "Anáhuac".

El primer Jefe Don Venustiano Carranza visita los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas en el año de 1918.

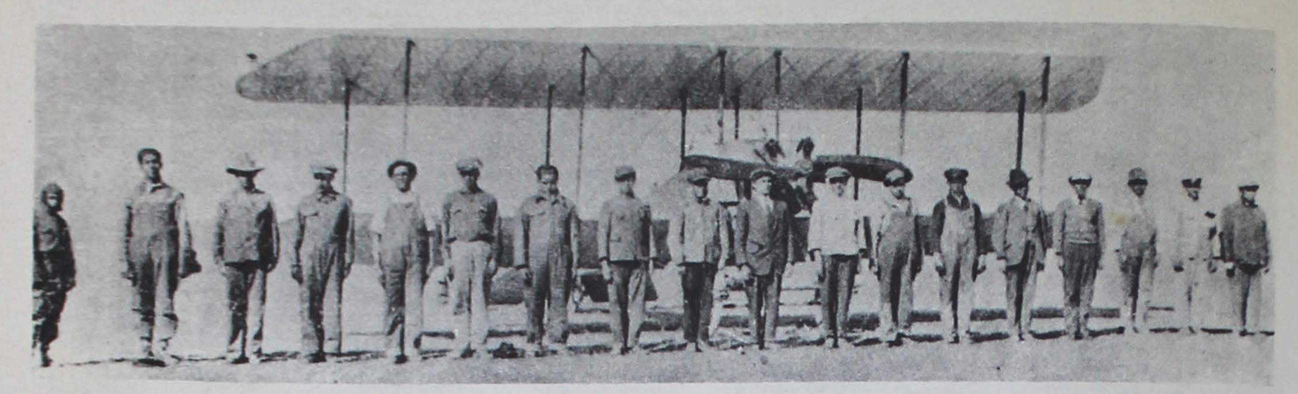




El maestro Santarini con un grupo de cadetes próximos a examinarse aparecen frente a un avión serie 'A".



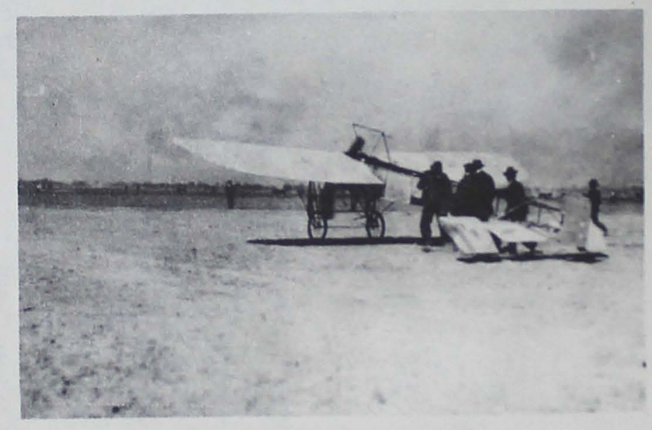
Un grupo de alumnos de la Escuela Militar de Aviación despide al director del plantel después de que éste hizo entrega del mismo a su sucesor.



Integrantes del primer grupo de Infantería de Aviación que se creó en el año de 1918.



Piezas de fundición que más tarde formarán uno de los motores Aztatl fabricados en México para los aviones de la fuerza aérea en 1918.



Un grupo de aspirantes de la Escuela Militar de Aviación da vuelta a un monoplano de entrenamiento después de que éste ha terminado su carrera por tierra.



Amado Paniagua, primera víctima de la aviación militar, cayó en el puerto de Veracruz en el año de 1918.

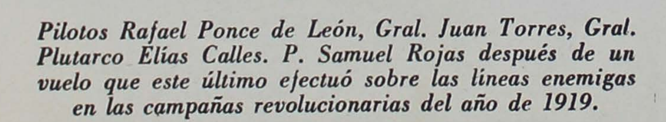
LA AVIACION en MEXICO
CORONEL SALINAS Y CUERPO VETERANO DE PILOTOS

Grupo de alumnos y pilotos regulares de la Escuela Militar de Aviación en el año de 1918.



Durante el desfile de las fiestas patrias del año de 1918, la aviación desfiló por el Zócalo, llevando consigo los aviones de fabricación nacional.

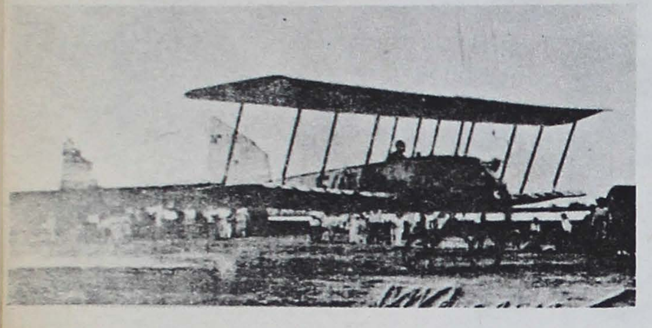




Pilotos Rafael Ponce de León, Gral. Juan Torres, Gral. Plutarco Elías Calles. P. Samuel Rojas después de un vuelo que este último efectuó sobre las líneas enemigas en las campañas revolucionarias del año de 1919.



Piloto aviador Guillermo Ponce de León.



El biplano serie "A" despega en misión de observación sobre las líneas enemigas durante la campaña de 1919.

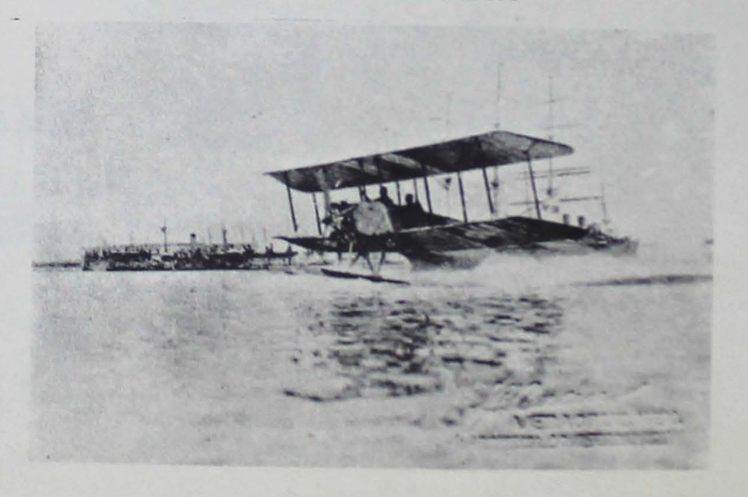


Pilotos de la fuerza aérea ajustan sus ametralladoras antes de salir a campaña a bordo de un avión serie "H" en el año de 1919.

Lamberto Alvarez Gayou, que realizó el primer salto en paracaídas desde un avión en la República Mexicana, el 12 de enero de 1922. En el campo militar de Balbuena.



Primer hidroavión de fabricación nacional hace sus vuelos de prueba en el H. Puerto de Veracruz en el año de 1919.

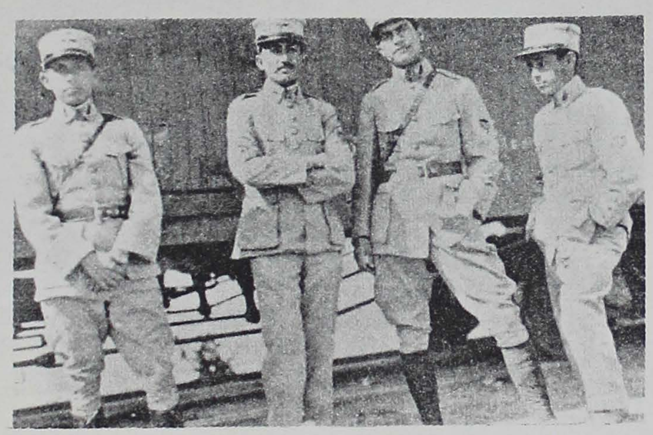




Cadete Eliseo Martín del Campo que obtuvo su título de la Escuela Militar de Aviación en el año de 1918.



El capitán Juan Guillermo Villasana explica a un grupo de pilotos militares el uso de las bombas aéreas. Año de 1917.

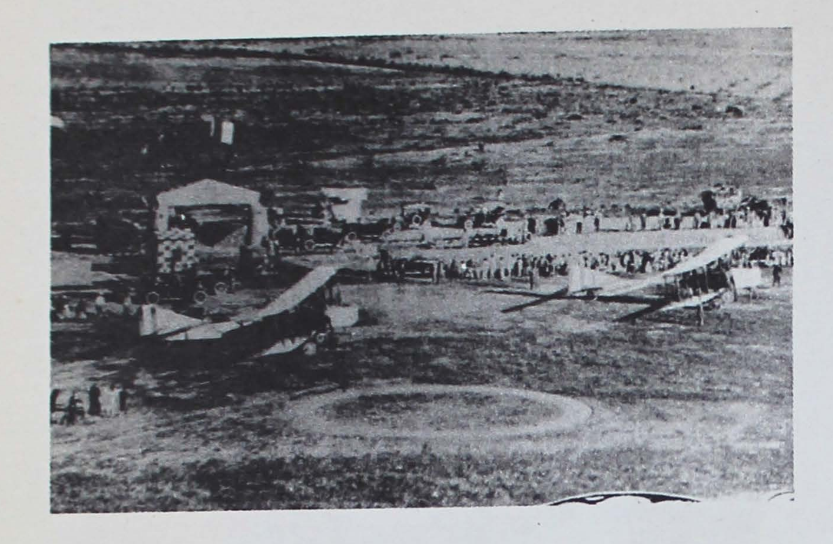


Pilotos de la tercera escuadrilla esperando salir a campaña en el año de 1920.

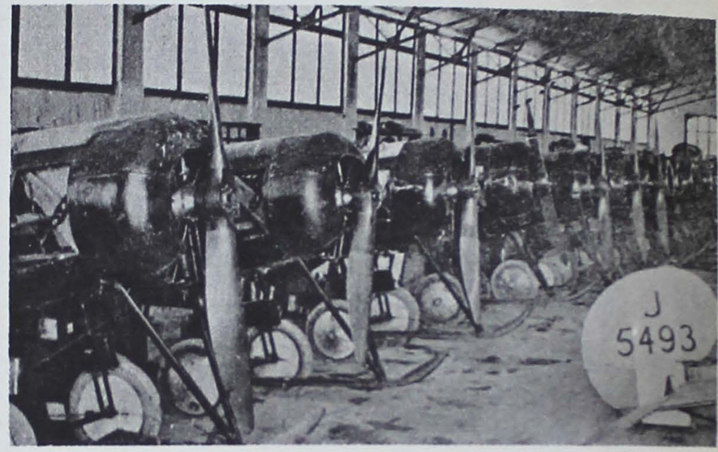
Los instructores O'Neil, Liebre y Bieler en compañía de un grupo de pilotos frente a los bombarderos "Farman" con que estaba equipada nuestra fuerza aérea en el año de 1921.



El piloto de pruebas y el Ing. Lascuráin Osio a bordo del aparato número 72 de fabricación nacional listos para emprender un vuelo de prueba.



Campo de aviación de Venta Prieta, Pachuca, Hgo. 1921.



Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas. Ensamblaje en serie de los biplanos "Avro Anáhuac" para la Escuela Militar de Aviación. Año de 1922.



REGLAMENTO

DE LA

ESCUELA MILITAR

DE

AERONAUTICA

ESCUELA [illegible] DE AERONAUTICA.

3a CALLE DEL DR. LAVISTA,

[illegible]

PARQUE GENERAL DE INGENIEROS.

[illegible]

24-07 [illegible] Y 1-03-21 ERIC.

MEXICO, D. F.

LINOTIPOGRAFIA DE LA "PAPELERIA NACIONAL"

AV. 16 DE SEPTIEMBRE 51.

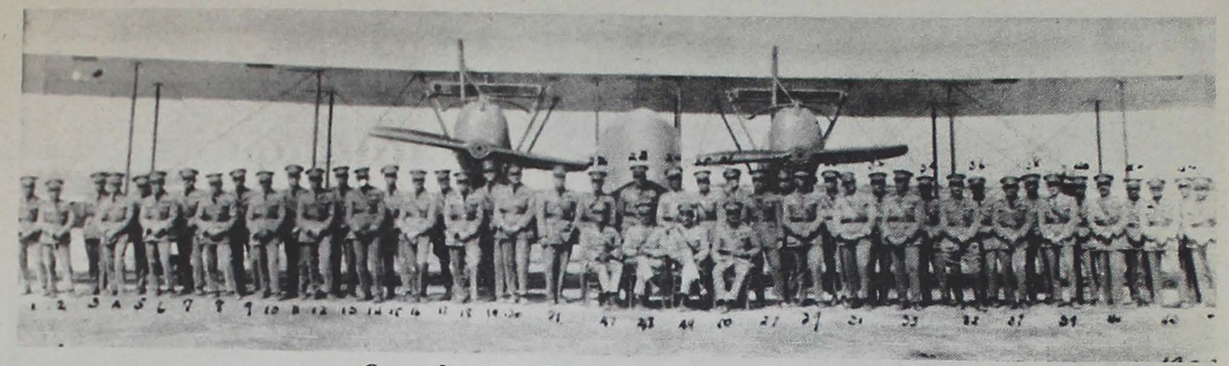
MEXICO

1922.

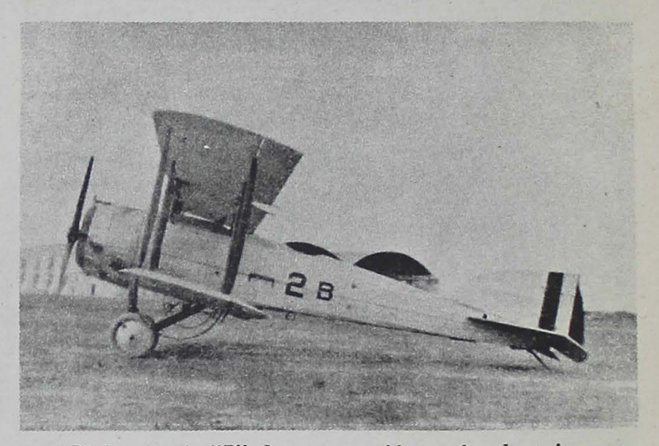
Facsímil de la carátula del segundo reglamento de la Escuela Militar de Aviación expedido en 1922.

Biplano "Avro Anáhuac" de la Escuela Militar de Aviación.





Grupo de pilotos de la fuerza aérea mexicana frente a un bimotor de bombardeo "Farman" en el año de 1922.

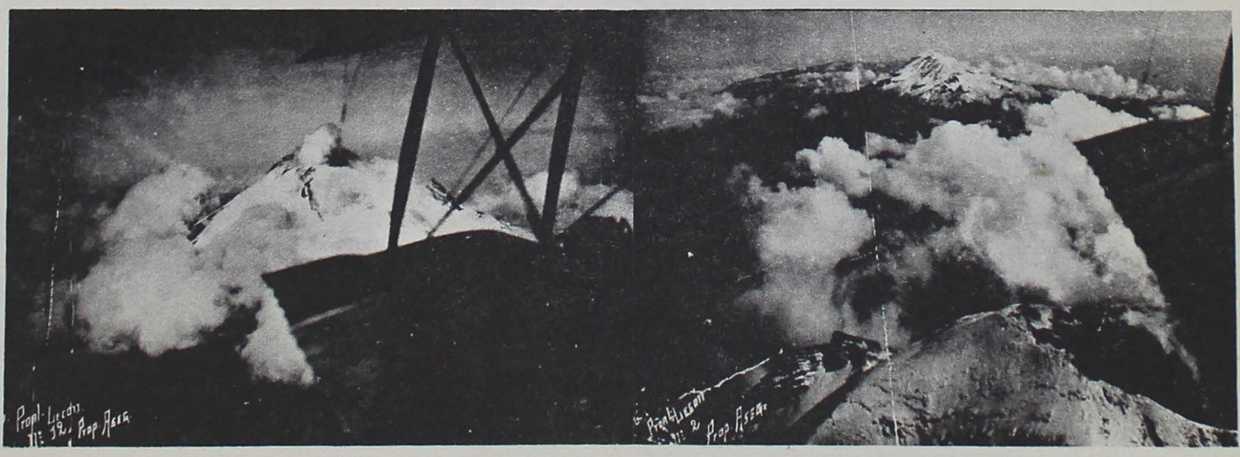


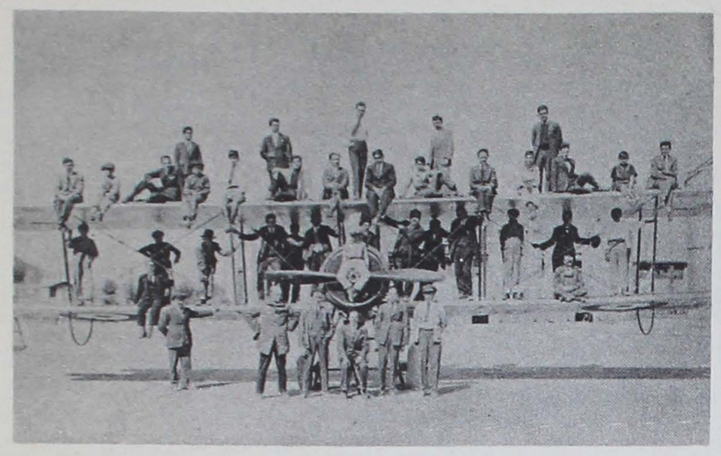
Biplano serie "B" de construcción nacional equipado con motor Salmson de 250 caballos.



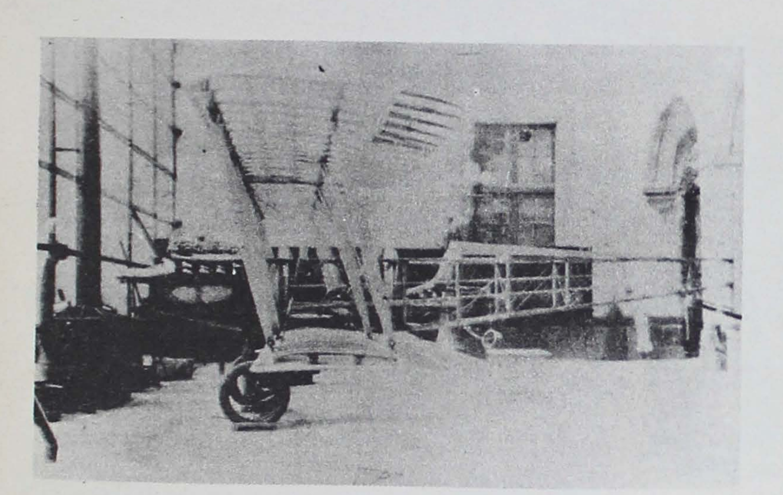
Monoplano "Sonora" el primero de ala baja que se construyó en el Continente.

Primeras fotografías aéreas que se obtuvieron del Popocatépetl, desde un biplano Salmson de fabricación nacional.





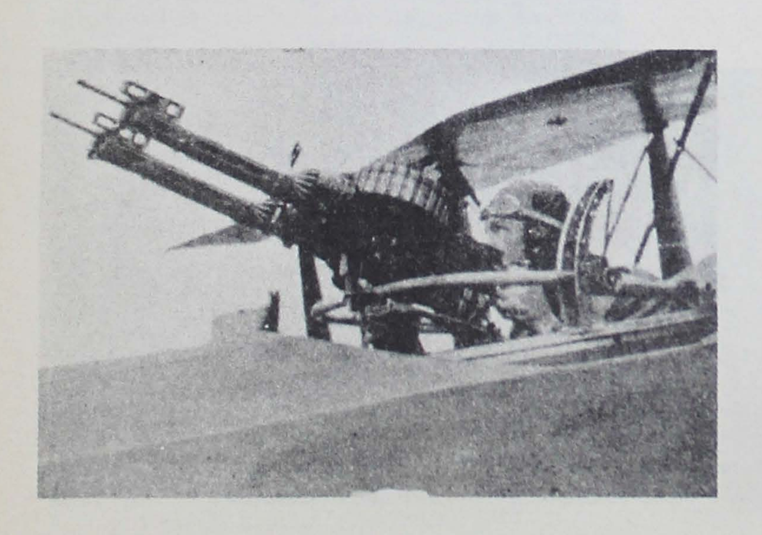
Demostración de resistencia estructural de un biplano Salmson, serie "B", fabricado en los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas.



Aeroplano construido por el piloto Alfonso Virgen en 1922.

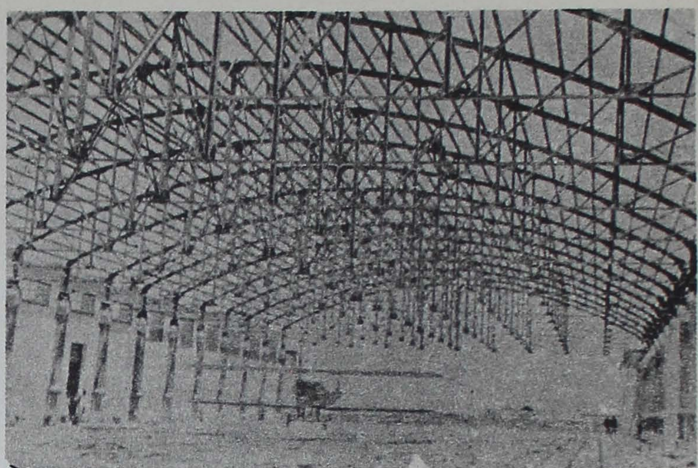


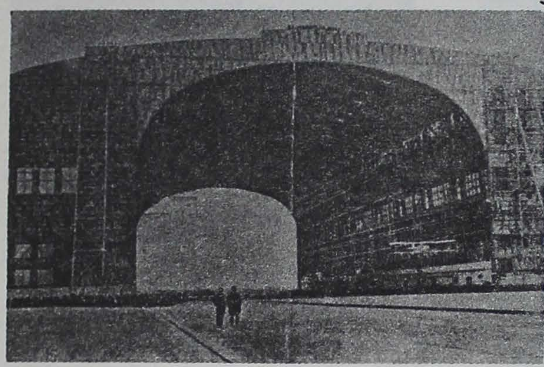
Samuel Rojas a quien le fue expedido el primer título de la Escuela Militar de Aviación.



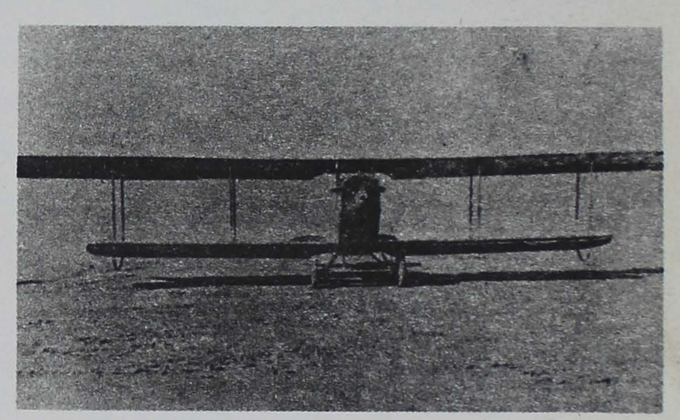
Ametralladora Roxer instalada a bordo de un biplano "De Havilland 4" de los usados por la fuerza aérea en la campaña obregonista de 1923.

Samuel Rojas atraviesa en vuelo los hangares de Balbuena en construcción.





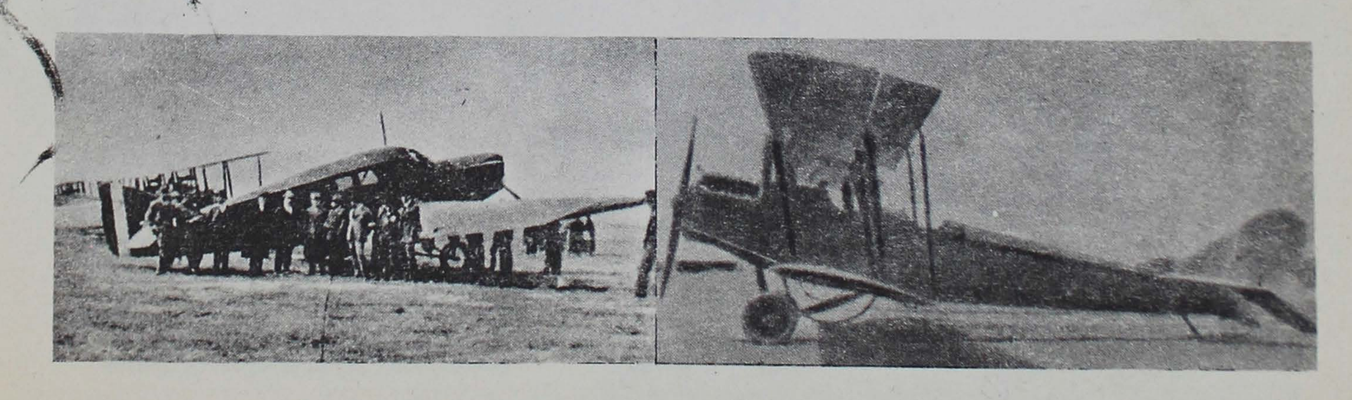
En 1923 el teniente Williams atraviesa un hangar de la base aeronaval de Lake Hurst en los Estados Unidos. Siendo la abertura de dicho hangar incomparablemente más grande que la que tenía el que atravesó en igual forma Samuel Rojas.

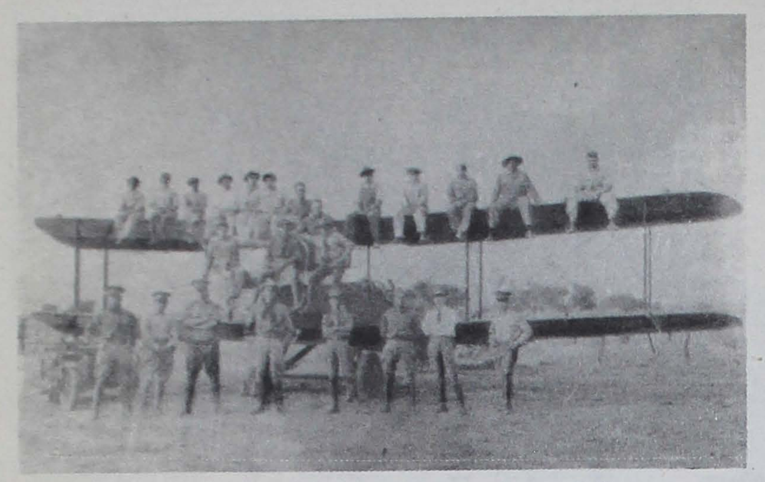


Biplano "Curtiss OX5" usado en la Escuela Militar de Aviación en el año de 1923.

Avión "Junkers" 1-E-82 en servicio con la fuerza aérea en 1923.

Avión "Curtiss" OX5. Año de 1923.

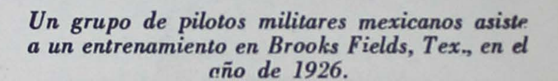




Un grupo de pilotos durante las campañas en Jalisco en el año de 1923.

El piloto Rafael Montero junto al avión que usó en la campaña de Jalisco en el año de 1924.





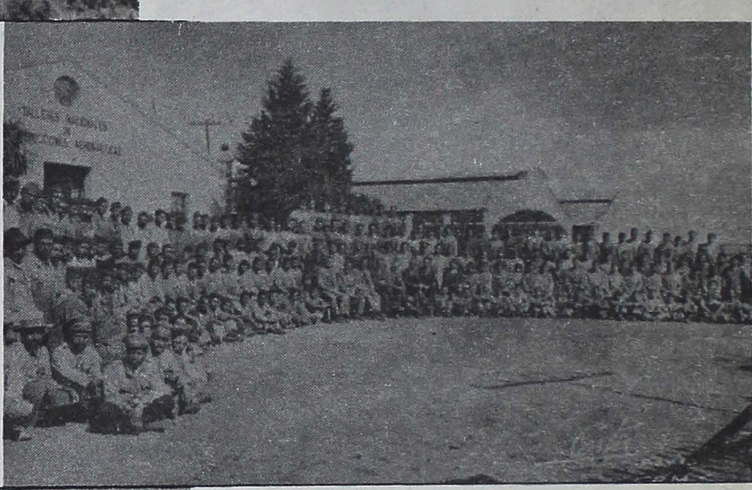
Un grupo de pilotos militares mexicanos asiste a un entrenamiento en Brooks Fields, Tex., en el año de 1926.



Tomando un descanso después de las intensas prácticas a que se sometieron estos pilotos mexicanos en Brooks Field, Tex., adonde fueron enviados para su perfeccionamiento.



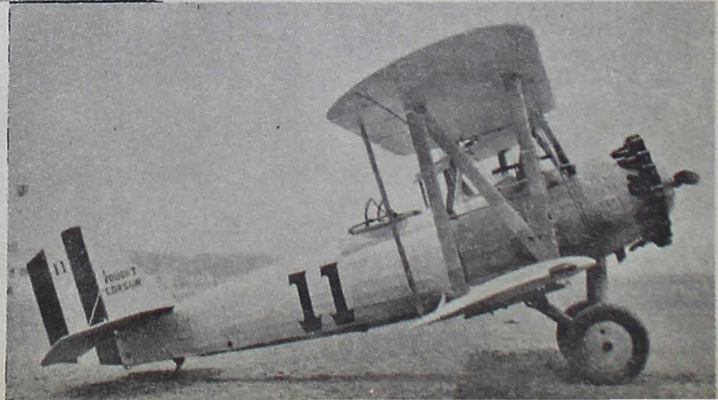
Sesquiplano "Azcárate" de la Escuela Militar de Aviación en 1928.



Personal de Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas. Año de 1929.



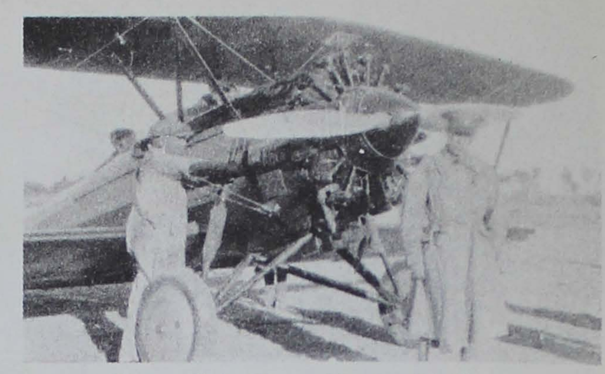
Personal del Primer Regimiento de la Fuerza Aérea Mexicana en 1929.



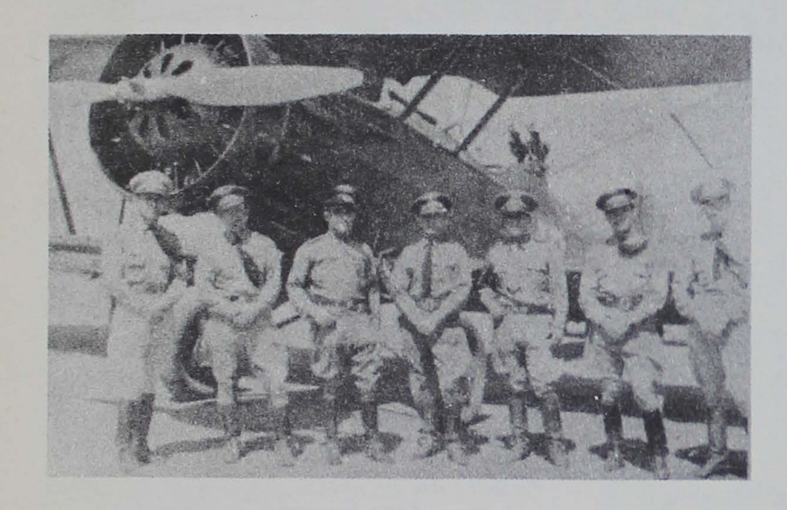
Avión "Chance Vought" con que estaba equipada la Primera Escuadrilla del Primer Regimiento Aéreo y que vio acción de guerra durante la campaña de los Altos en 1929.



Un grupo de altos jefes militares discute los planes de ataques aéreos durante la campaña de Jalisco en 1929.

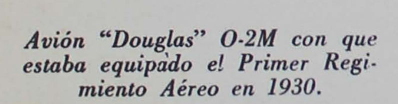


Mayor P.A. Eliseo Martín del Campo en la campaña de Naco, Son., en 1929.



Primer Regimiento Aéreo en el aeropuerto de Balbuena en 1930.

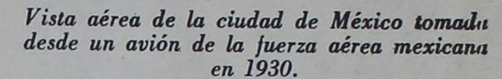




Avión "Douglas" O-2M con que estaba equipado el Primer Regimiento Aéreo en 1930.



Exploraciones preliminares a las operaciones en la frontera de Campeche y Guatemala en un punto llamado La Fama en 1930.



Vista aérea de la ciudad de México tomada desde un avión de la fuerza aérea mexicana en 1930.

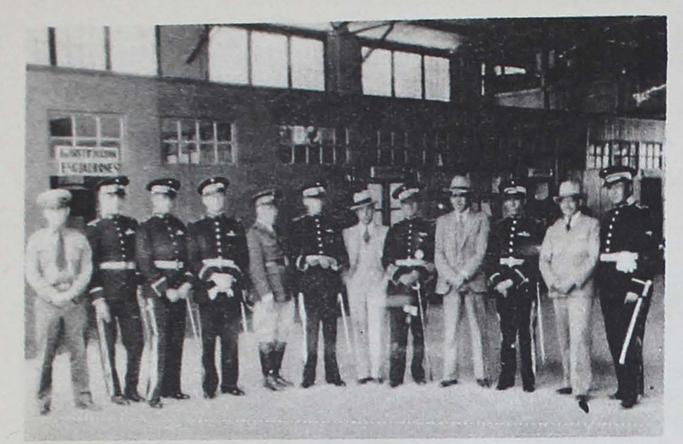




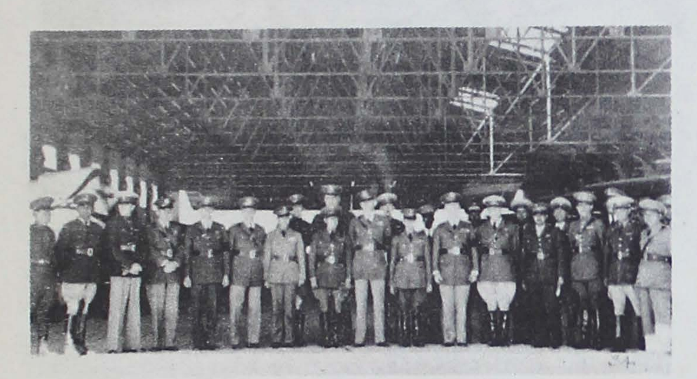
Avión "Borhound" de bombardeo del material del Primer Regimiento Aéreo en 1930.



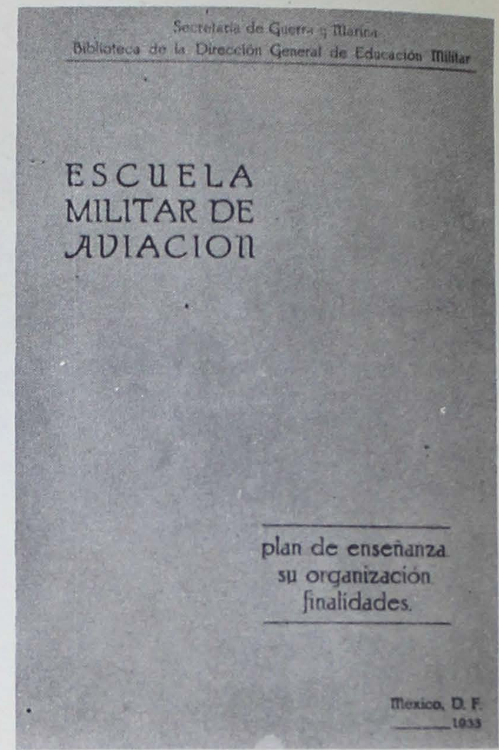
Avión "Corsario Azcárate" de fabricación nacional, perteneciente al Segundo Regimiento Aéreo.



Cuerpo de oficiales y pilotos del primero y segundo regimiento aéreo en 1933.



Visita de jefes y oficiales de la fuerza aérea de los Estados Unidos a la ciudad de México en 1934.



Secretaría de Guerra y Marina
Biblioteca de la Dirección General de Educación Militar

ESCUELA
MILITAR DE
AVIACION

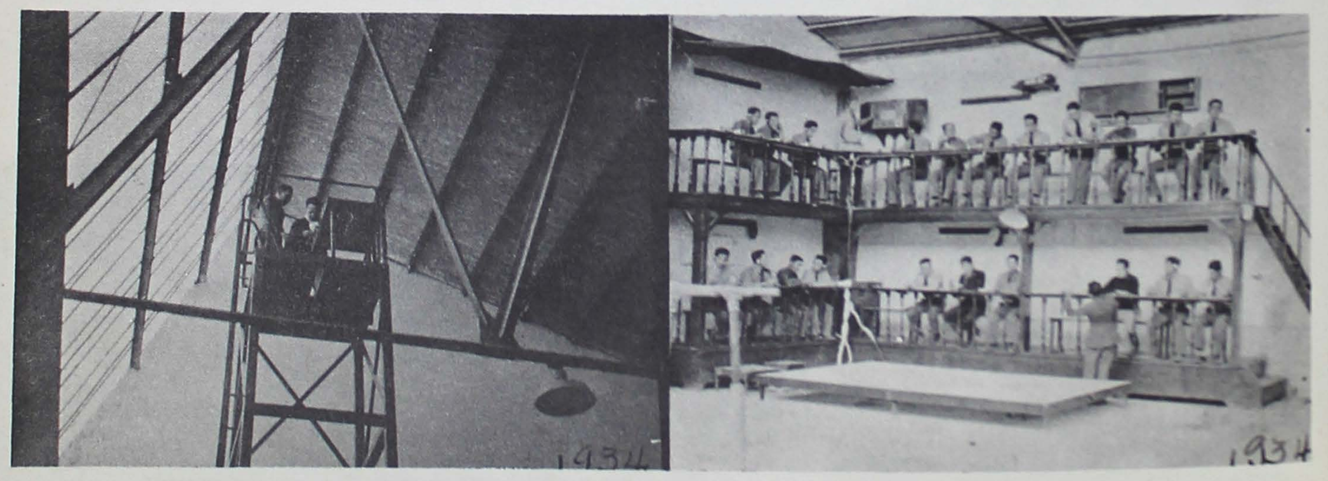
plan de enseñanza
su organización
finalidades.

Mexico, D. F.
1933

Facsímil de la carátula del reglamento de la Escuela Militar de Aviación en el año de 1933.

Torre de navegación y observación para entrenamiento de pilotos de la Escuela Militar de Aviación.

Sección de prácticas de observación y arreglo de tiro de artillería en la Escuela Militar de Aviación.





El jefe de la fuerza aérea mexicana visita la Escuela Militar de Aviación.



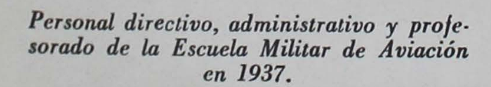
Vuelo de práctica de los alumnos de la Escuela Militar de Aviación en circunvalación a la República. Estación Lolita. Jiménez, Chih.



Personal directivo administrativo y profesorado de la Escuela Militar de Aviación en 1936.



Vuelo de prácticas de los alumnos de la Escuela Militar de Aviación a la ciudad de Torreón, Coah., en 1937.



Personal directivo, administrativo y profesorado de la Escuela Militar de Aviación en 1937.



Dedicación del monumento a los caídos, durante el Día de la Aviación Militar en 1938.

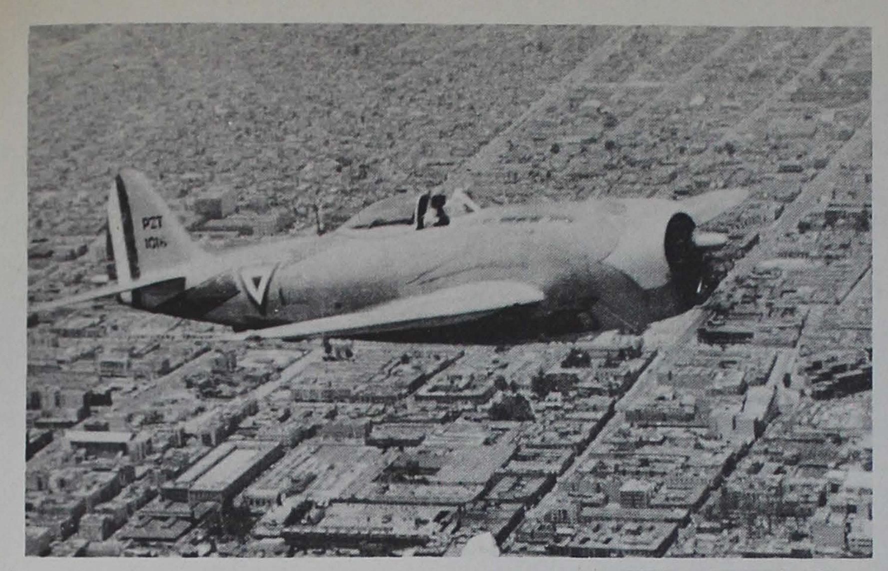


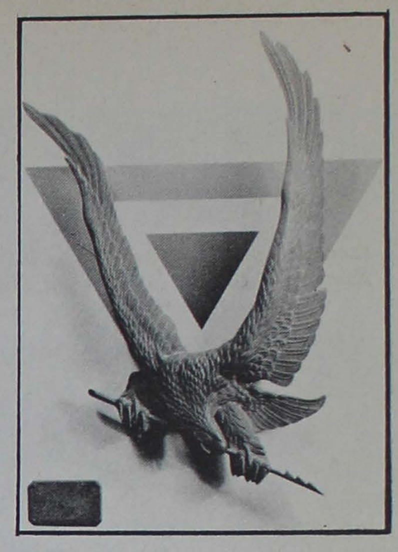


Avión AT6 volando sobre la base aérea de Zapopan, Jal.

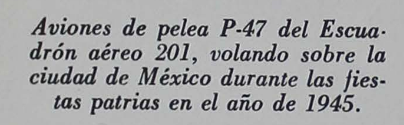
Escuela Militar de Aviación en Monterrey, N. L., año de 1943. Directores, profesores y alumnos.



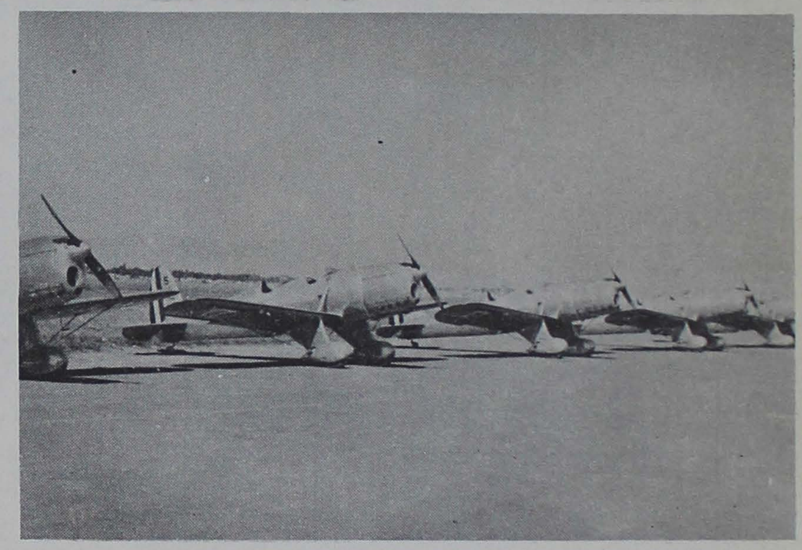




Insignia de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana.



Aviones de pelea P-47 del Escuadrón aéreo 201, volando sobre la ciudad de México durante las fiestas patrias en el año de 1945.

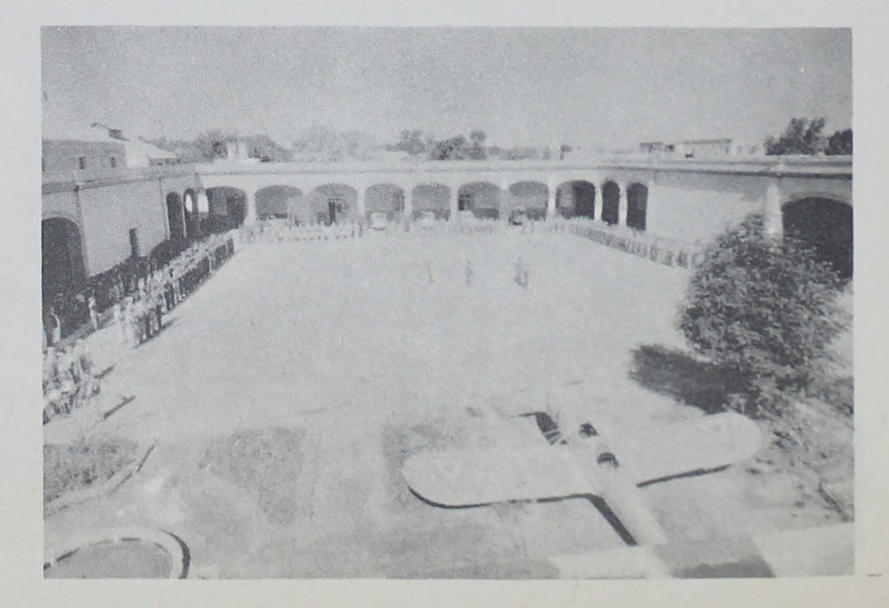


Entrenadores Ryan ST de la Escuela Militar de Aviación de Monterrey, listos para iniciar los vuelos de práctica.



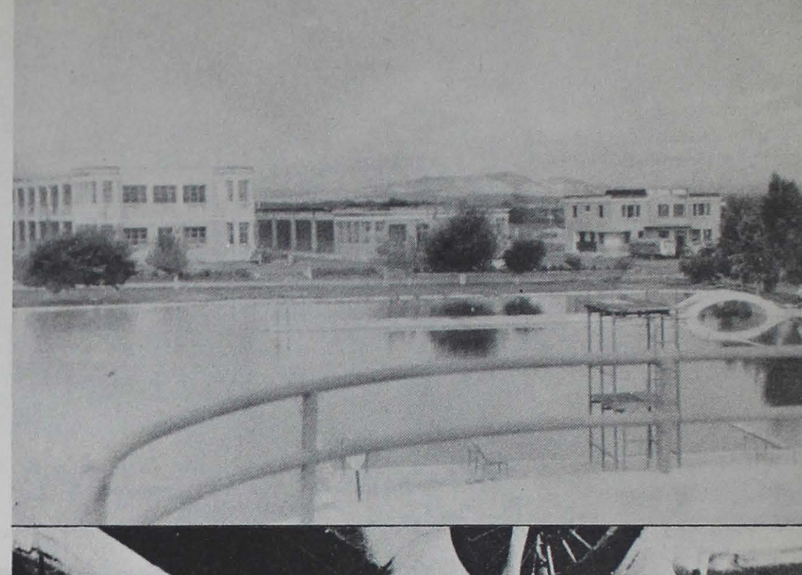
POPOCATEPETL, MEX.

Aviones AT11 en formación, volando alrededor de las faldas del Popocatépetl.

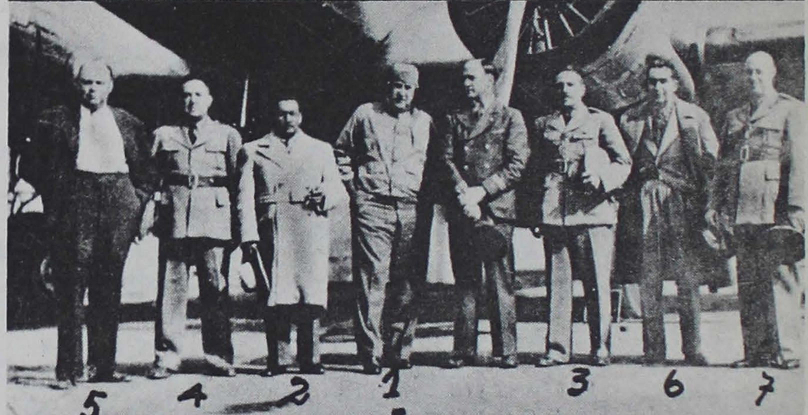


Patio de Honor de la Escuela Militar de Aviación en Guadalajara, Jal.

Escuela Militar de Aviación, en Monterrey, N. L.



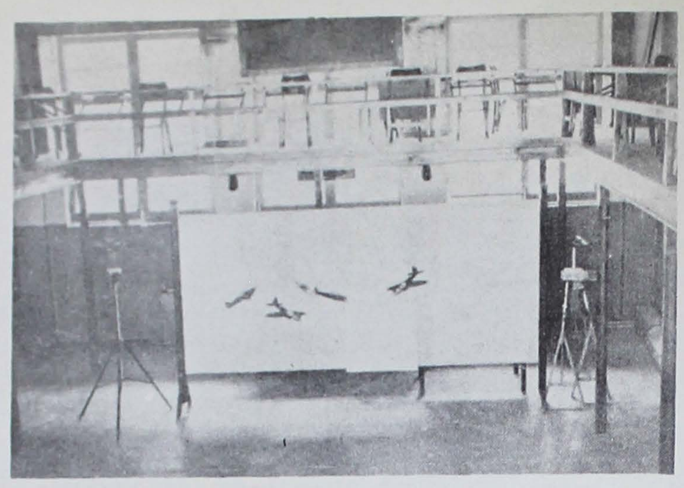
Precursores de la aviación mexicana: Alberto Braniff, Juan Guillermo Villasana, Eduardo Aldasoro, Carlos León, Juan Pablo Aldasoro, Antonio Zea y Horacio Ruiz frente a uno de los primeros bimotores comerciales que llegaron a México.



ALBERTO BRANIFF, el ingeniero Villasana, Juan Pablo y Eduardo Aldasoro, Carlos León, Antonio Sea y Horacio Ruiz junto a uno de los primeros bimotores comerciales que llegaron a la ciudad de México. Ellos integran un grupo que no se puede omitir al hablar de los inicios de la aviación en el país.

Una vista de los talleres de la Escuela Militar de Aviación en Monterrey, N. L.



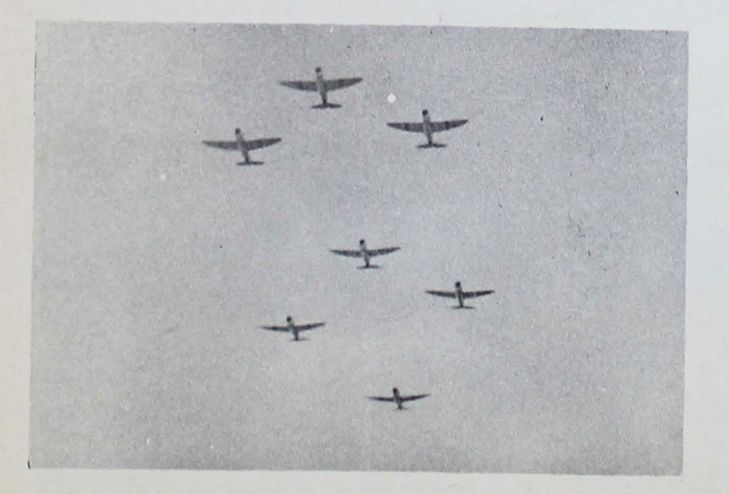


Salón de ejercicios tácticos de la Escuela Militar de Aviación en Monterrey, N. L.

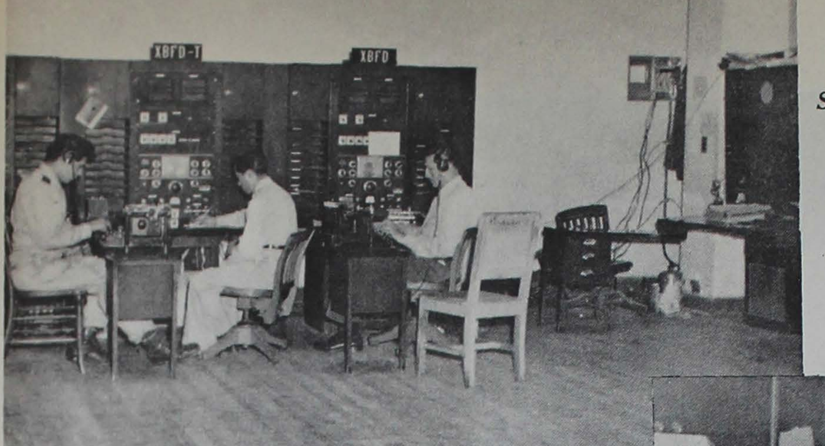


Visita del agrupamiento "Camberra" a las órdenes del vicealmirante Boyle de la Real Fuerza Aérea Británica, en el año de 1952.

El vicealmirante Boyle a su llegada a la ciudad de México saluda al Gral. Brigadier P.A. Alfonso Cruz Rivera, subjefe de la Fuerza Aérea Mexicana.

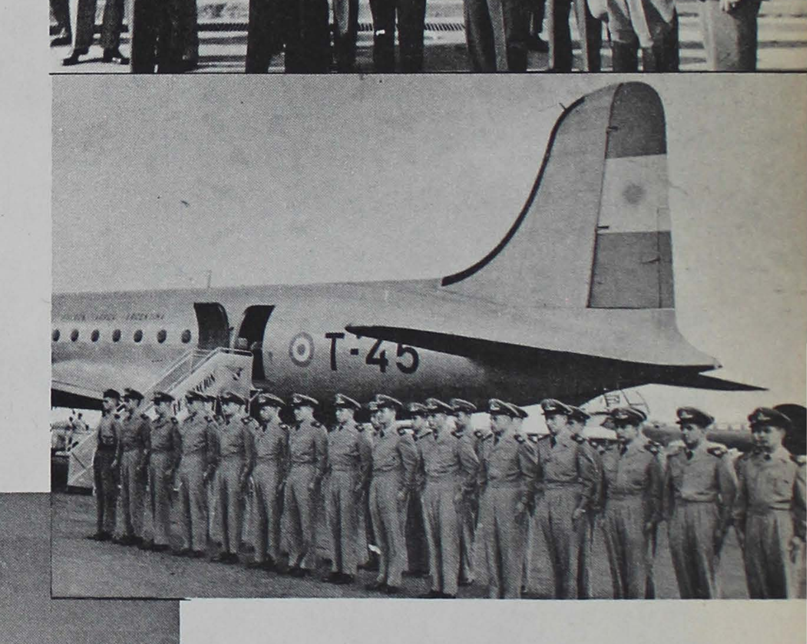


Vistosa formación del Escuadrón Aéreo 201, durante las fiestas patrias del año de 1953.

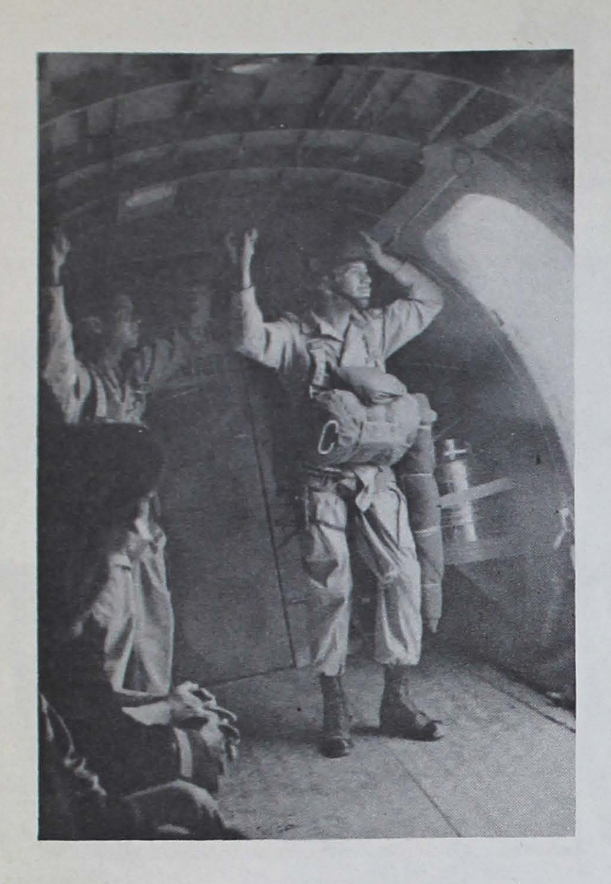


Salón de control de vuelos de la Fuerza Aérea Mexicana.

Visita de la misión argentina y de cadetes de la Escuela Naval de la República de Plata en 1954.



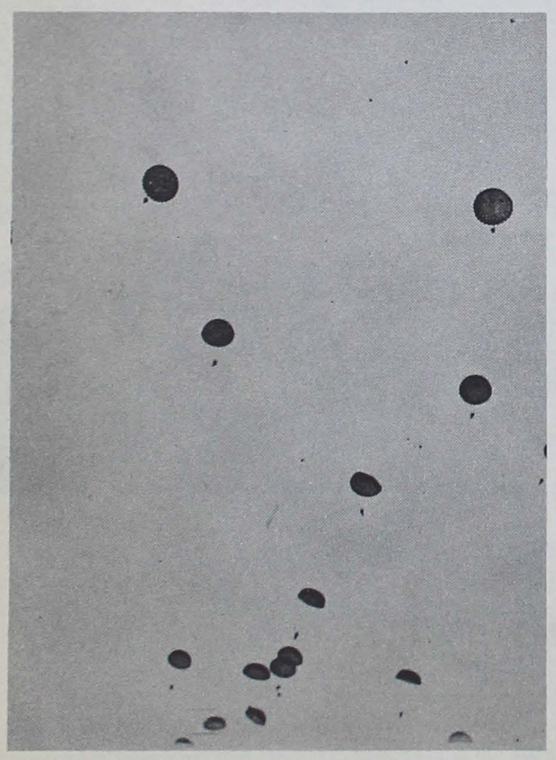
Escuadrón B-25 de la Fuerza Aérea Mexicana en 1954.





Bandera de la Escuela Militar de Aviación, escoltada por un grupo de cadetes.

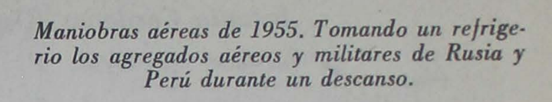
Fusileros paracaidistas de la Fuerza Aérea Mexicana de práctica rutinaria espera su turno para abandonar el transporte aéreo.





Feliz aterrizaje. Prácticas del salto en paracaídas en 1955.

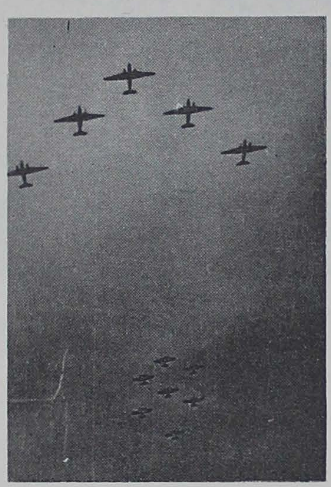
Salto en masa de fusileros paracaidistas durante unas maniobras aéreas en el año de 1955.



Maniobras aéreas de 1955. Tomando un refrigerio los agregados aéreos y militares de Rusia y Perú durante un descanso.



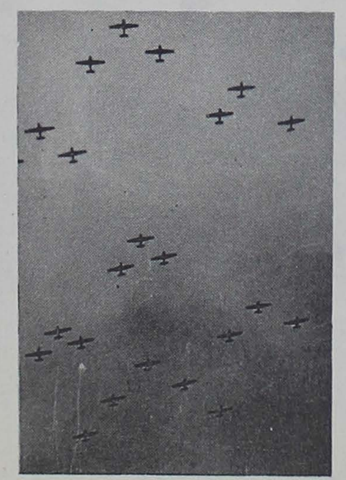
Durante las mismas maniobras presentes los agregados aéreos de Estados Unidos e Inglaterra acompañados del coronel Albarrán, jefe de el Regimiento de Fusileros Paracaidistas.



16 de septiembre de 1955. Aviones C-47 y AT-11 de la Fuerza Aérea Mexicana volando sobre el Palacio Nacional.

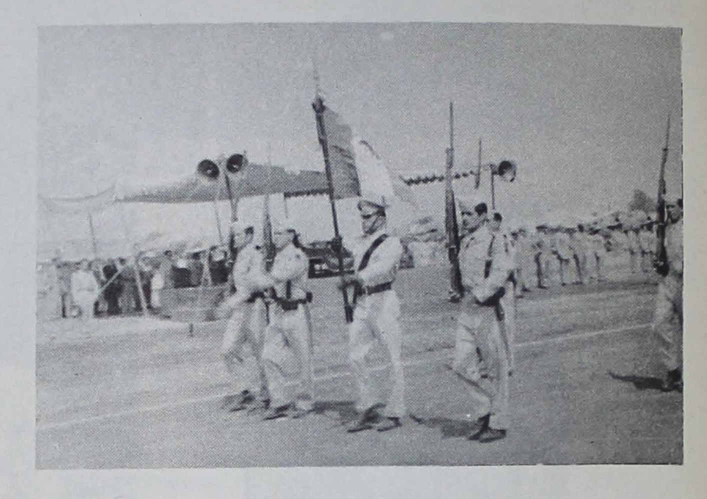


Grupo de agregados militares y aéreos presencian las maniobras de la Fuerza Aérea Mexicana en el año de 1955.



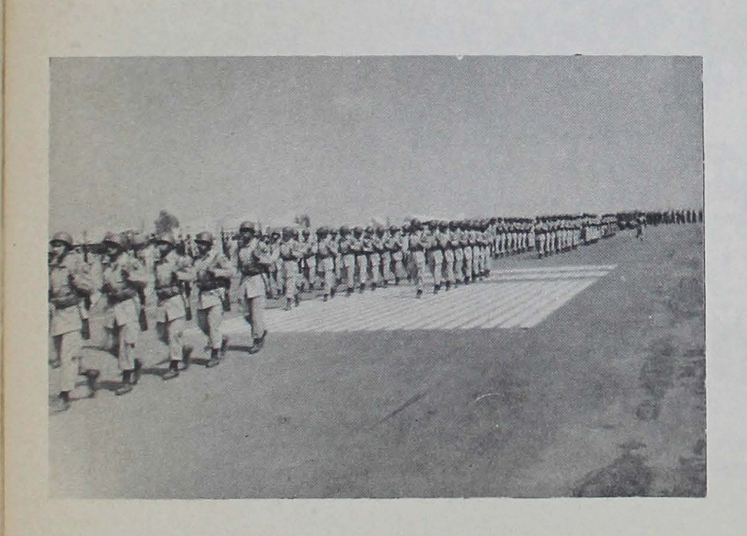
Formación de aviones AT-6 durante el desfile de las fiestas patrias de 1955.

Entrega del mando de la Fuerza Aérea Mexicana por el Gral. P. A. Antonio Cárdenas Rodríguez a su sucesor el Gral. P. A. Alberto Vieytez en el año de 1955.



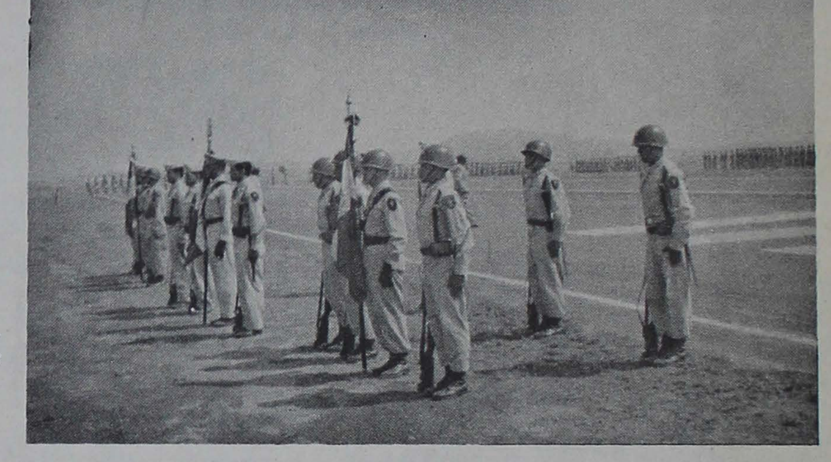






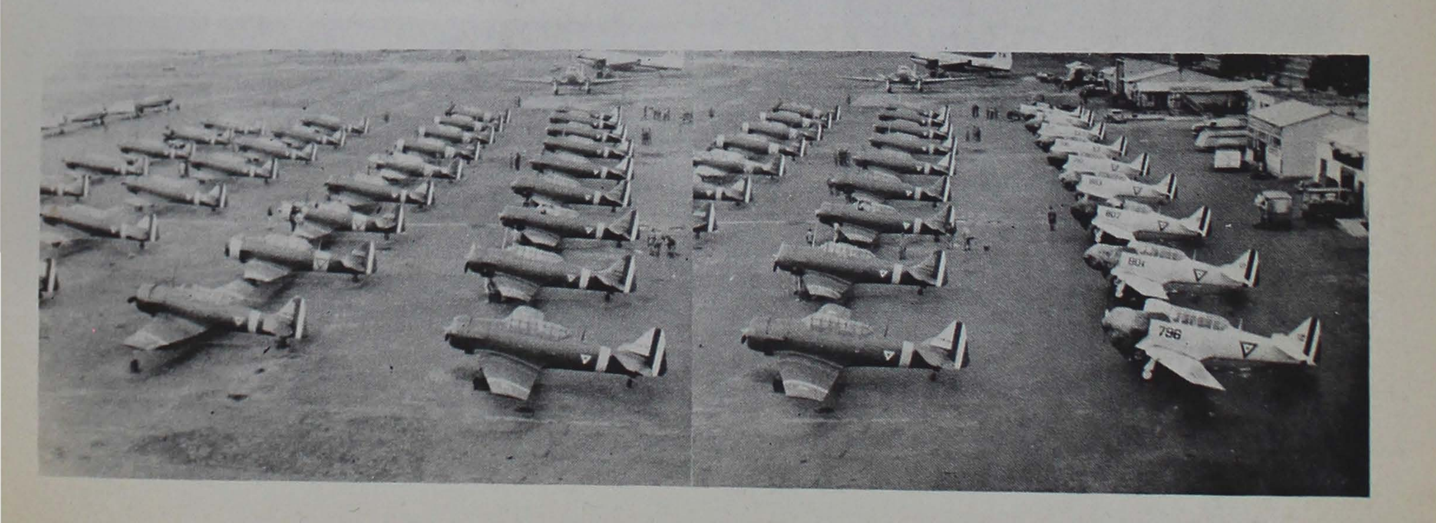


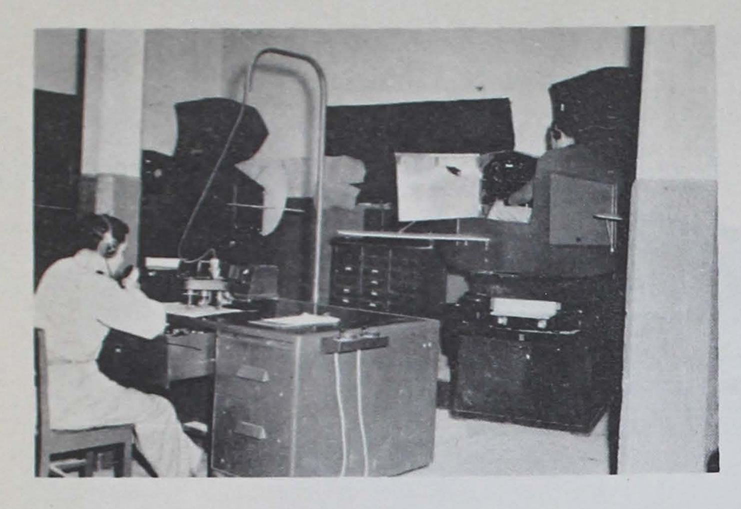
Moderno avión North American T-28 de la Escuela de Aviación de Zapopan, Jalisco.



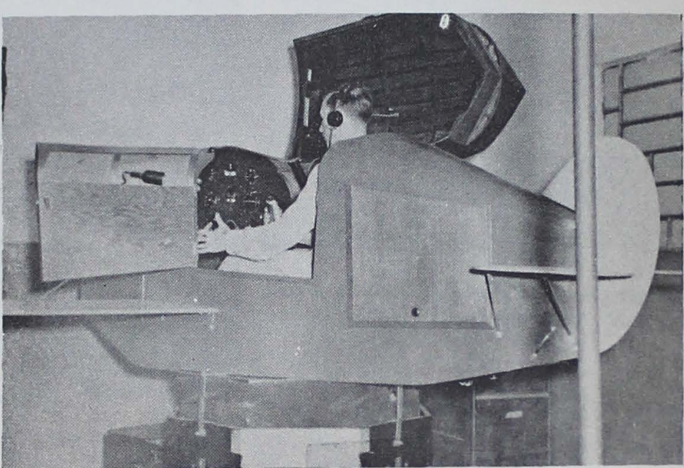
Banderas de la Escuela Militar de Mecánicos de Aviación y del Regimiento de Fusileros Paracaidistas.

Revista de material aéreo de la Fuerza Aérea Mexicana en el año de 1956.





Entrenadores "Link" para vuelo por instrumentos. Fuerza Aérea Mexicana. año de 1956.

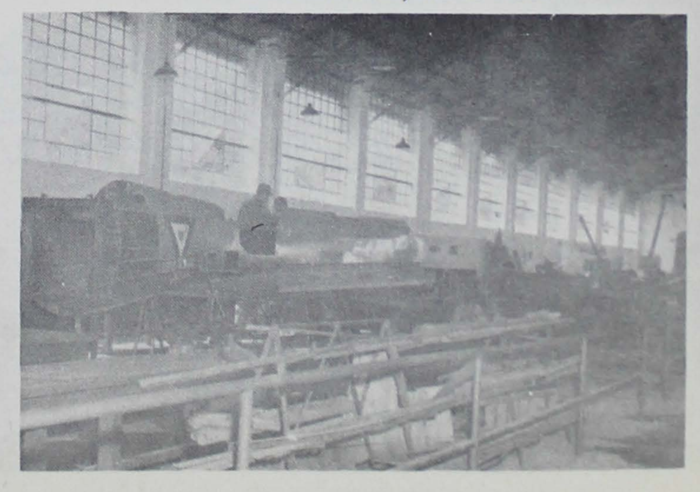


Entrenadores "Link". Fuerza Aérea Mexicana.



Talleres de Reparación y de Construcciones Aeronáuticas, año de 1956.

Talleres de Reparación y Construcción de la Fuerza Aérea Mexicana, año de 1956.





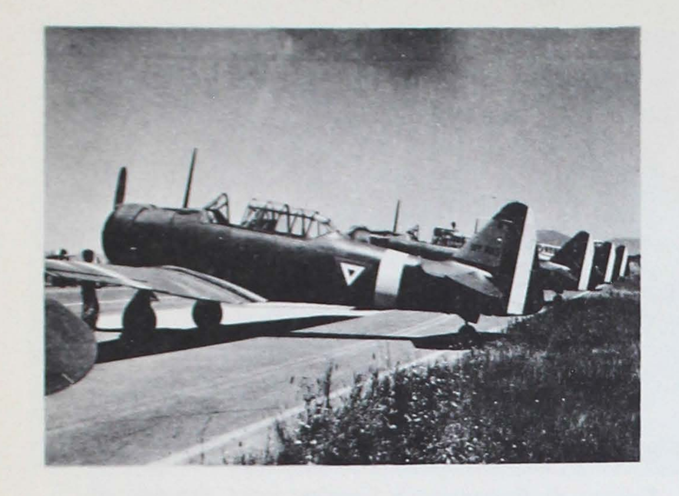
Talleres de Reparación y Construcciones Aeronáuticas, año de 1956.



Talleres de Reparación y Construcciones Aeronáuticas, año de 1956.



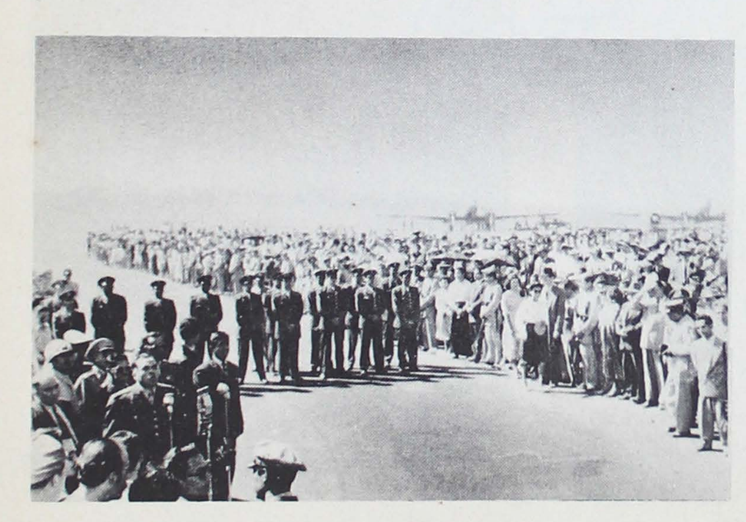
Regimiento de fusileros paracaidistas y elementos de la Escuela Militar de Mecánicos de Aviación participan en el desfile de las fiestas patrias, año de 1956.



Material aéreo listo para participar en el desfile de las fiestas patrias.



Imposición de la medalla del Mérito Aeronáutico de Primera Clase al maestro Francisco Santarini, fundador de la aviación mexicana.



Inauguración presidencial de la base aérea de Santa Lucía en 1951.

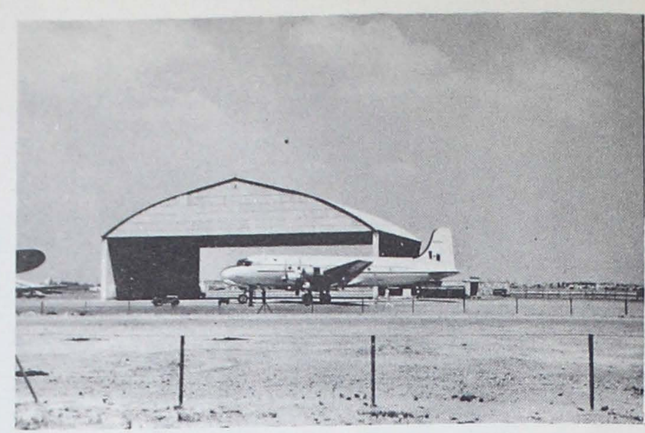


El adiós a Balbuena. Ceremonia de despedida al viejo campo de Balbuena al trasladarse la Fuerza Aérea Mexicana a la base de Santa Lucía. Año de 1952.

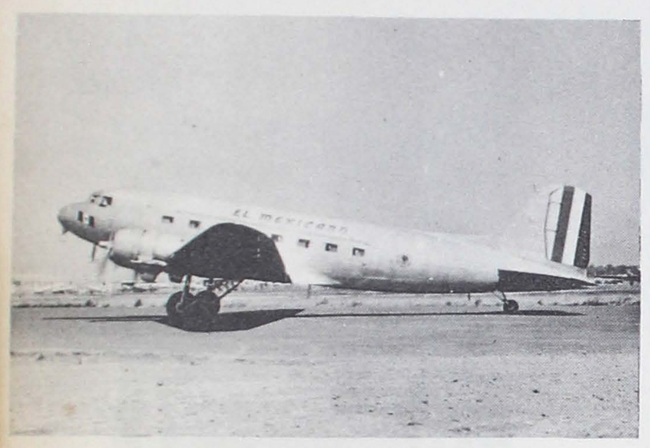




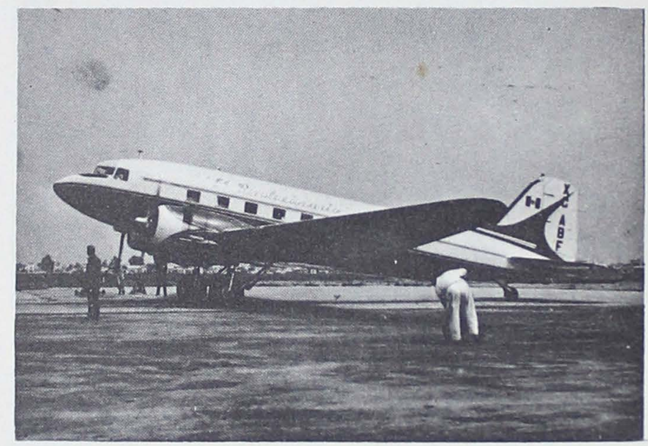




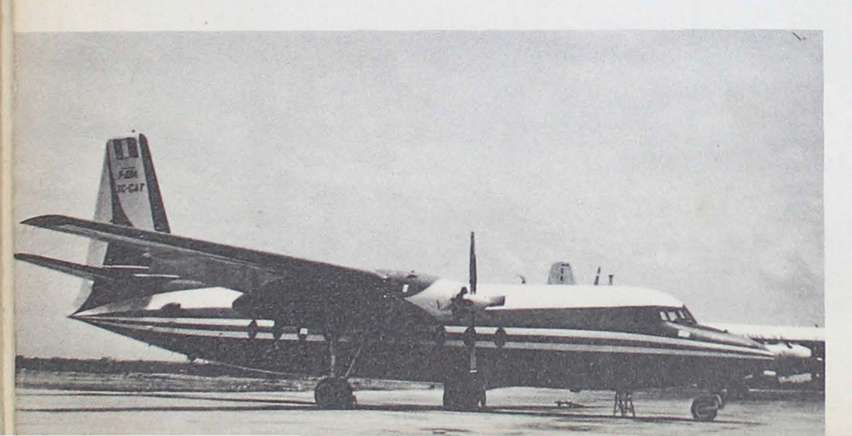
Avión Douglas DC-4 "El Mexicano Segundo", avión que por algún tiempo estuvo al servicio de la Presidência de la República.



Avión Douglas DC-3 "El Mexicano", primer avión puesto al servicio de la Presidencia de la República.



"El Revolucionario", avión Douglas DC-3 con el que el actual Presidente de la República, señor licenciado don Adolfo López Mateos, realizó su campaña electoral.



Moderno avión Fairchild F-27 de turbo hélice, actualmente en servicio del C. Presidente de la República.



AVIACION NAVAL



La joven aviación naval, con motivo de la celebración del cincuentenario de la aviación nacional, envía un afectuoso y sincero saludo a su hermana mayor la fuerza aérea y a la aviación civil en todas sus ramas.

Contralmirante P.A. Rafael Santibáñez Fernández, Jefe del Departamento de Aeronáutica Naval.

ARMADA DE MEXICO AVIACION NAVAL

LA Aviación Naval, tan importante en la constitución de las armadas, es relativamente reciente en la nuestra.

Se inicia propiamente con los primeros miembros de la Armada que se graduaron en la Escuela Militar de Aplicación de Aeronáutica de la Fuerza Aérea Mexicana, siendo el primero en obtener el título el extinto Comodoro P.A. CARLOS CASTILLO B. BARRERO.

Le siguieron a él los entonces Tenientes de Corbeta RAFAEL SANTIBAÑEZ FERNANDEZ, LORENZO EGURROLA JIMENEZ y Guardiamarina HUMBERTO ENRIQUEZ SALCEDO, la graduación de este personal estimuló a otros elementos de la Armada, para abrazar también esta carrera, verdaderamente intrépida en la época.

De esta suerte se genera una corriente, aunque muy escasa, sí continua de otros compañeros marinos que van pasando por la querida Escuela de Aviación Militar, que ha sido la cuna de los mejores aguiluchos mexicanos.

Parte de estos pilotos formaron parte de la Fuerza Aérea y de la Aviación Comercial Mexicana.

Así transcurre el tiempo desde el año de 1927 hasta el de 1943 en que el 4 de mayo de este año se formó el Primer Escuadrón Aeronaval, con su Comandante Teniente de Navío P.A. RAFAEL SANTIBAÑEZ FERNANDEZ y Tenientes de Fragata P.A. ALBERTO CORTES CORTES, ANTONIO GARCIA CARMONA y JOSE MAZA BELMAR. Este escuadrón convencional se constituyó con seis aeronaves de construcción norteamericana denominadas "Kingfisher", participando notablemente durante la Segunda Guerra Mundial, en la misión de vigilancia y protección a los buques nacionales y aliados en aguas del Golfo de México, en la zona comprendida entre Tuxpan, Ver., y Pta. Isabel, Tex. U.S.A. Estas unidades operaron con base en Tampico, Tamps., en su versión terrestre y posteriormente en Veracruz, Ver., en su versión de hidroaviones.

Mientras tanto otros compañeros logran la creación de la Escuela de Aviación Naval, con sede en Veracruz, Ver., por decreto del día 5 de octubre del año de 1943, destacando entre ellos los Tenientes de Navío P.A. LORENZO EGURROLA JIMENEZ y de Fragata P.A. CIRANO SANCHEZ CARDENAS.

Estas fueron las bases fundamentales del nacimiento de la Aviación Naval, la cual aún continúa en su proceso de consolidación y desarrollo.



A la memoria del Comodoro P.A. Carlos Castillo B. Barrero, decidido entusiasta e impulsador de la aviación naval.

PIE VETERANO DEL CUERPO DE AERONAUTICA NAVAL
PILOTOS TITULADOS DURANTE EL PERIODO 1927 A 1940



Tte. de Corbeta P.A.
Lorenzo Egurrola Jiménez.
Titulado en 1929.



Cap. de Fragata P.A.
Carlos Castillo B. Barrero.
Titulado en 1927.
†



Tte. de Corbeta P.A.
Rafael Santibáñez Fernández.
Titulado en 1929.



Tte. de Corbeta P.A.
Ramón Pardo Atristáin.
Titulado en 1937.
†



Guardiamarina P.A.
Humberto Enríquez Salcedo.
Titulado en 1929.
†



Tte. de Fragata P.A.
Alberto Cortés Cortés.
Titulado en 1937.

Tte. de Fragata P.A.
Carlos Cano Fernández.
Titulado en 1937.
†

Tte. de Corbeta P.A.
Gustavo Melgarejo Velasco.
Titulado en 1939.



Tte. de Corbeta P.A.
Antonio García Carmona.
Titulado en 1940.
†



Tte. de Corbeta P.A.
Cirano Sánchez Cárdenas.
Titulado en 1939.



Tte. de Corbeta P.A.
José Maza Belmar.
Titulado en 1940.



GENERACIONES DE PILOTOS AVIADORES NAVALES TITULADOS DEL AÑO 1944 A LA FECHA



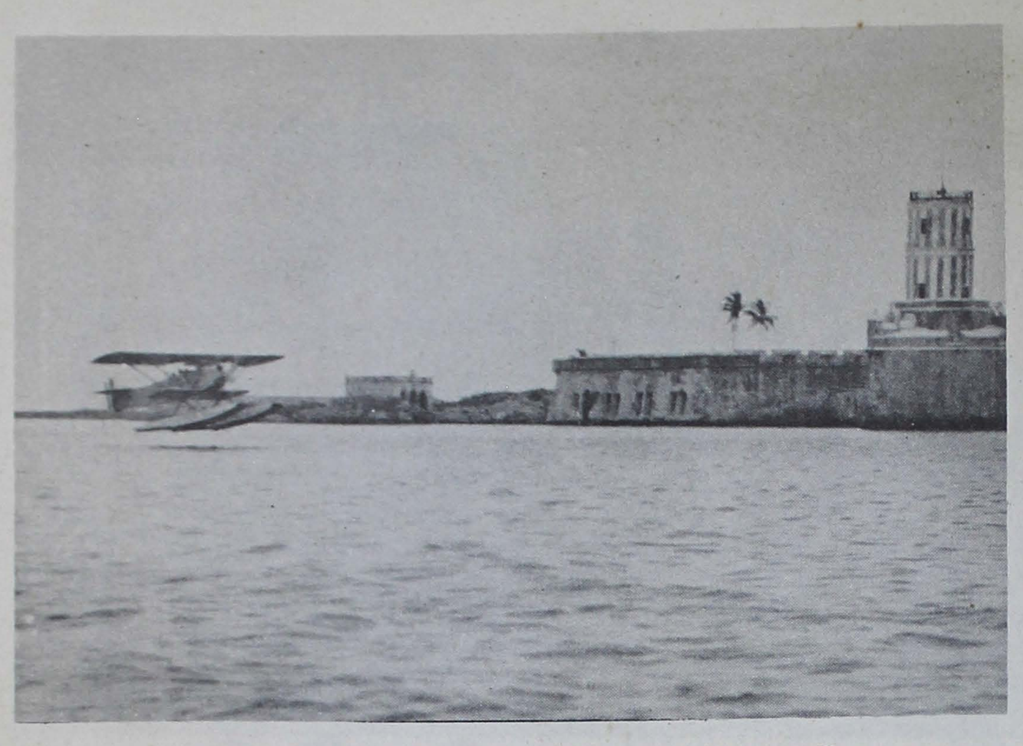
GENERACIONES DE PILOTOS AVIADORES NAVALES TITULADOS DEL AÑO 1944 A LA FECHA



Primer hidroavión de manufactura nacional, listo para su primer vuelo de prueba.

El Hidroavión mexicano en aguas del puerto de Verácruz al emprender el vuelo en agosto de 1917.

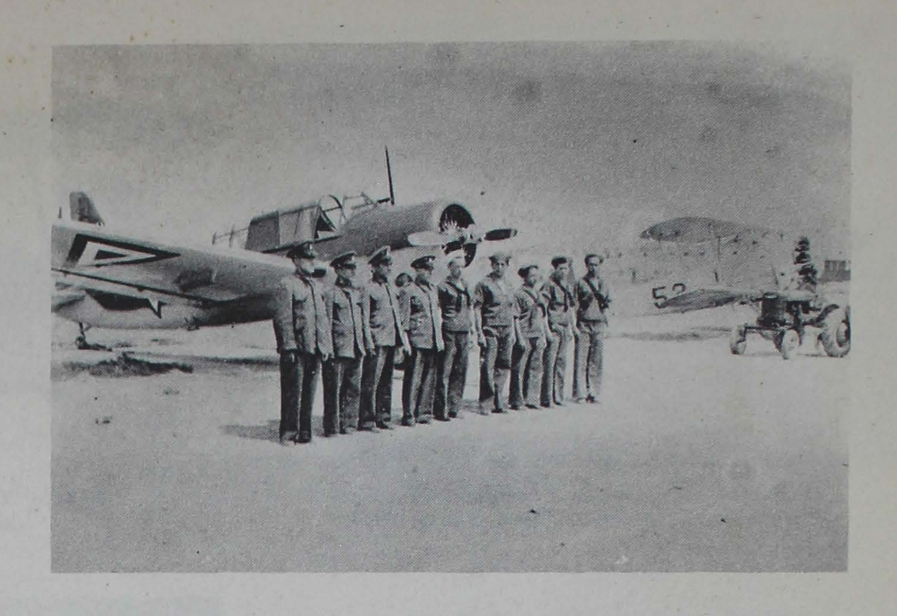




Hidroavión "Azcárate", amarizando en la bahía de Veracruz, Ver.
Año de 1930.



Tte. de Corbeta P.A. Rafael Santibáñez Fernández, con el hidroavión "Azcárate", fondeado en la rada de San Juan de Ulúa, Ver., año de 1930.



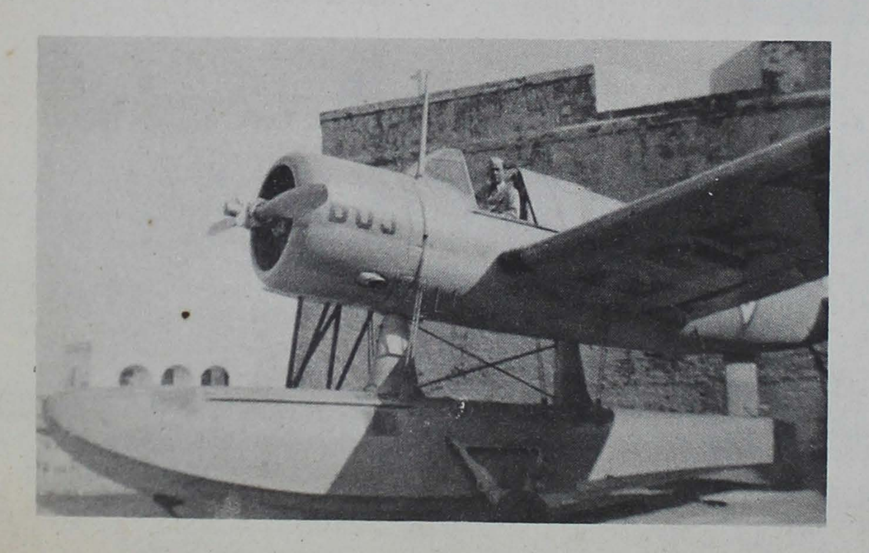
Personal mecánico, pie veterano de la aviación naval al crearse el Primer Escuadrón Aeronaval, mayo de 1943.



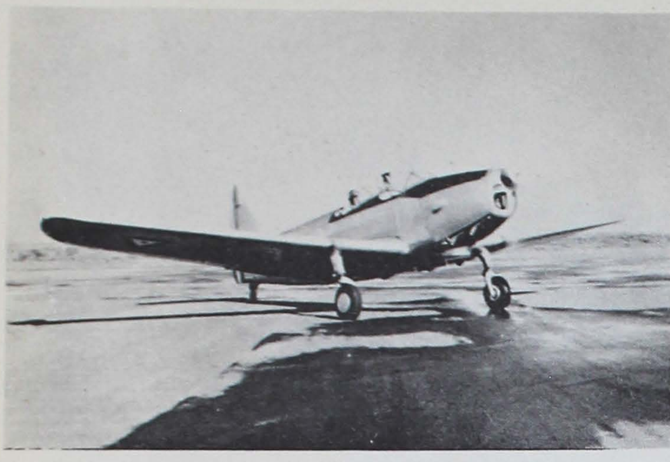
Avión de entrenamiento "Consolidated", primera unidad de la Escuela de Aviación Naval, octubre de 1943.



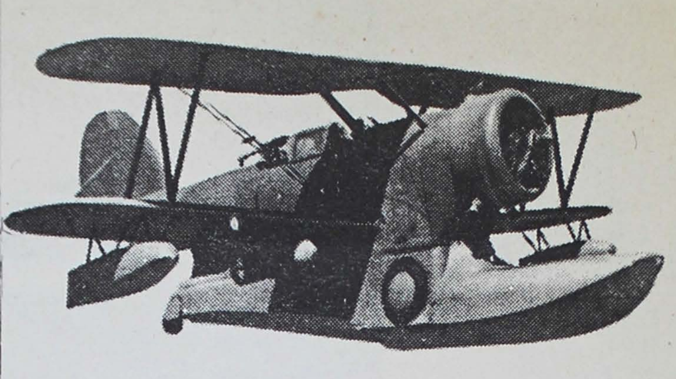
Aviones "Kingfisher" del Primer Escuadrón Aeronaval, estacionados en el Aeropuerto de Tampico, Tamps. Año de 1943.



Tte. de Fragata P.A. José Maza Belmar, en el hidroavión "Kingfisher", del Primer Escuadrón Aeronaval, estacionado en San Juan de Ulúa, Ver. Año de 1944.

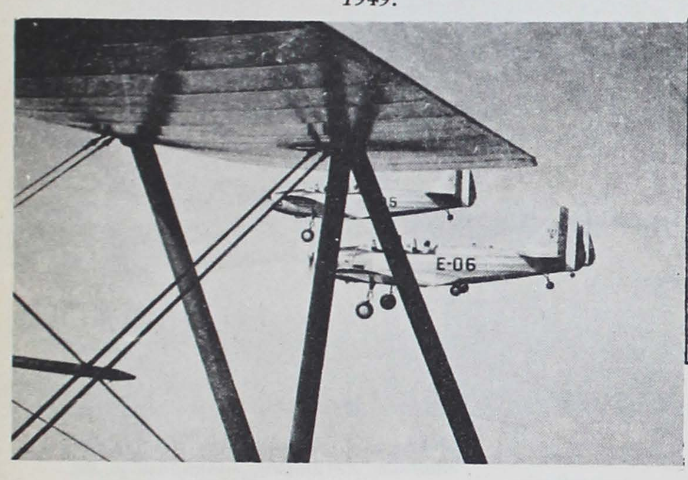


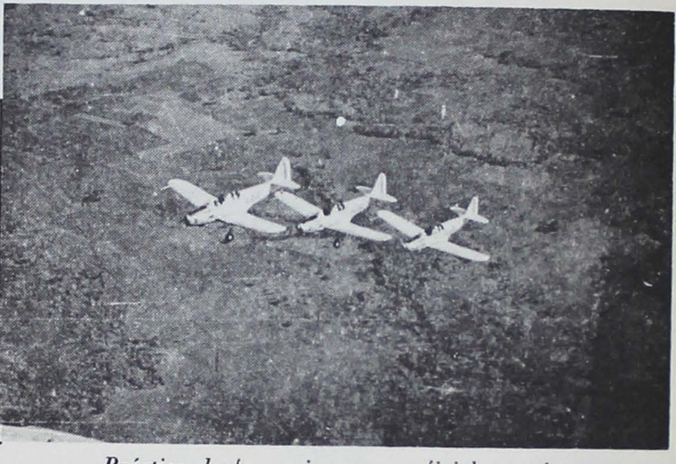
Avión en entrenamiento "Fairchild PT-19" de la Escuela de Aviación Naval. Año de 1946.



Anfibio "Gruman", otra de las unidades de la aviación naval. Año de 1948.

Oficiales en instrucción de la Escuela de Aviación Naval, en práctica de formaciones. Año de 1949.





Práctica de formaciones por oficiales en instrucción de la Escuela de Aviación Naval. Año de 1950.

Avión de enlace "Stinson". Año de 1950.



Avión de entrenamiento "Stearman" de la Escuela de Aviación Naval. Año de 1950.



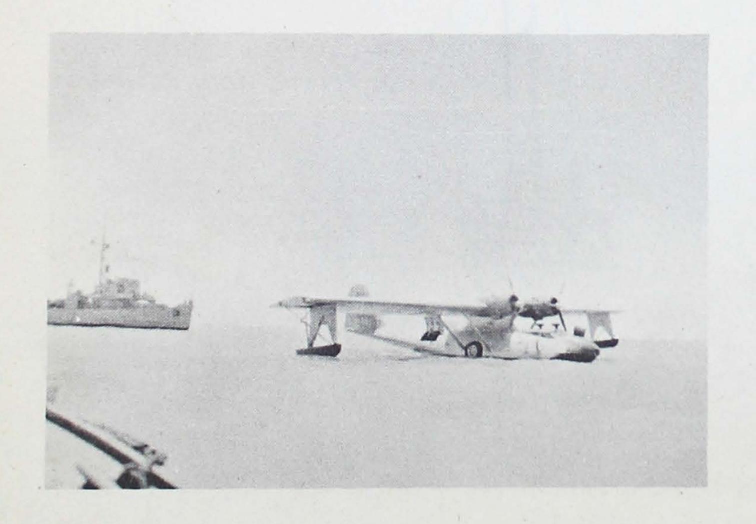


Avión de enlace "Cessna 180". Año de 1954.

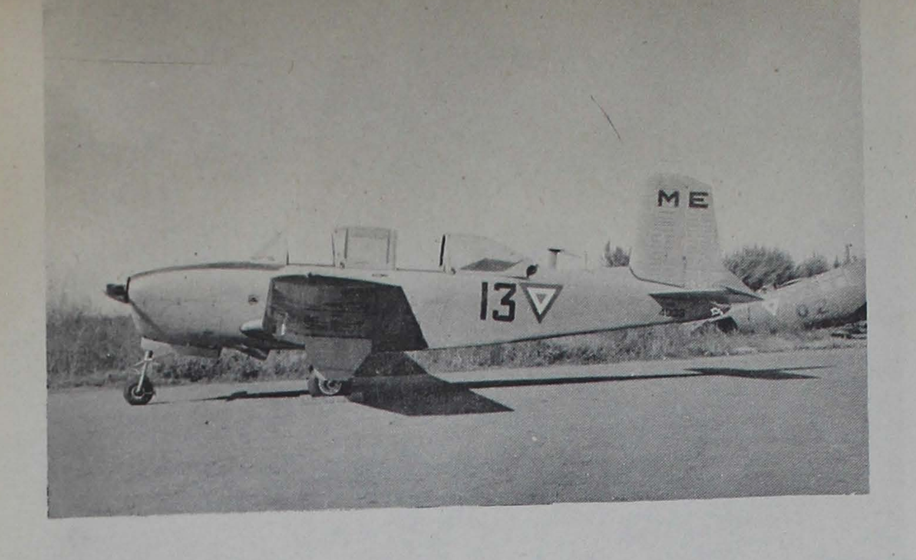
Anfibio "Catalina" volando durante las maniobras navales del año de 1956.



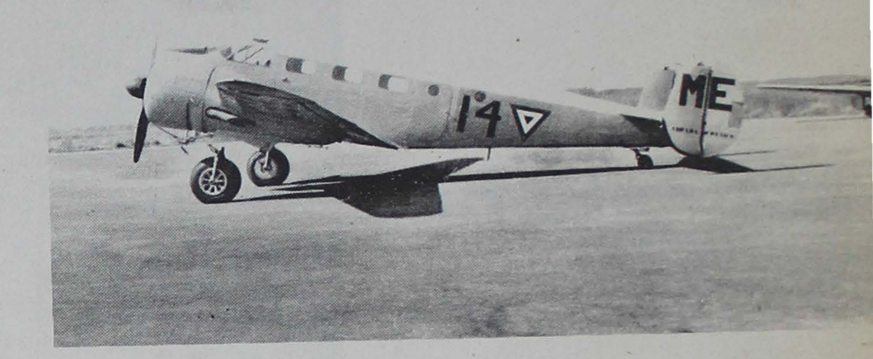
Anfibio "Catalina" volando durante las maniobras navales del año de 1957.



Anfibio "Catalina" amarizado durante las maniobras navales del año de 1956.

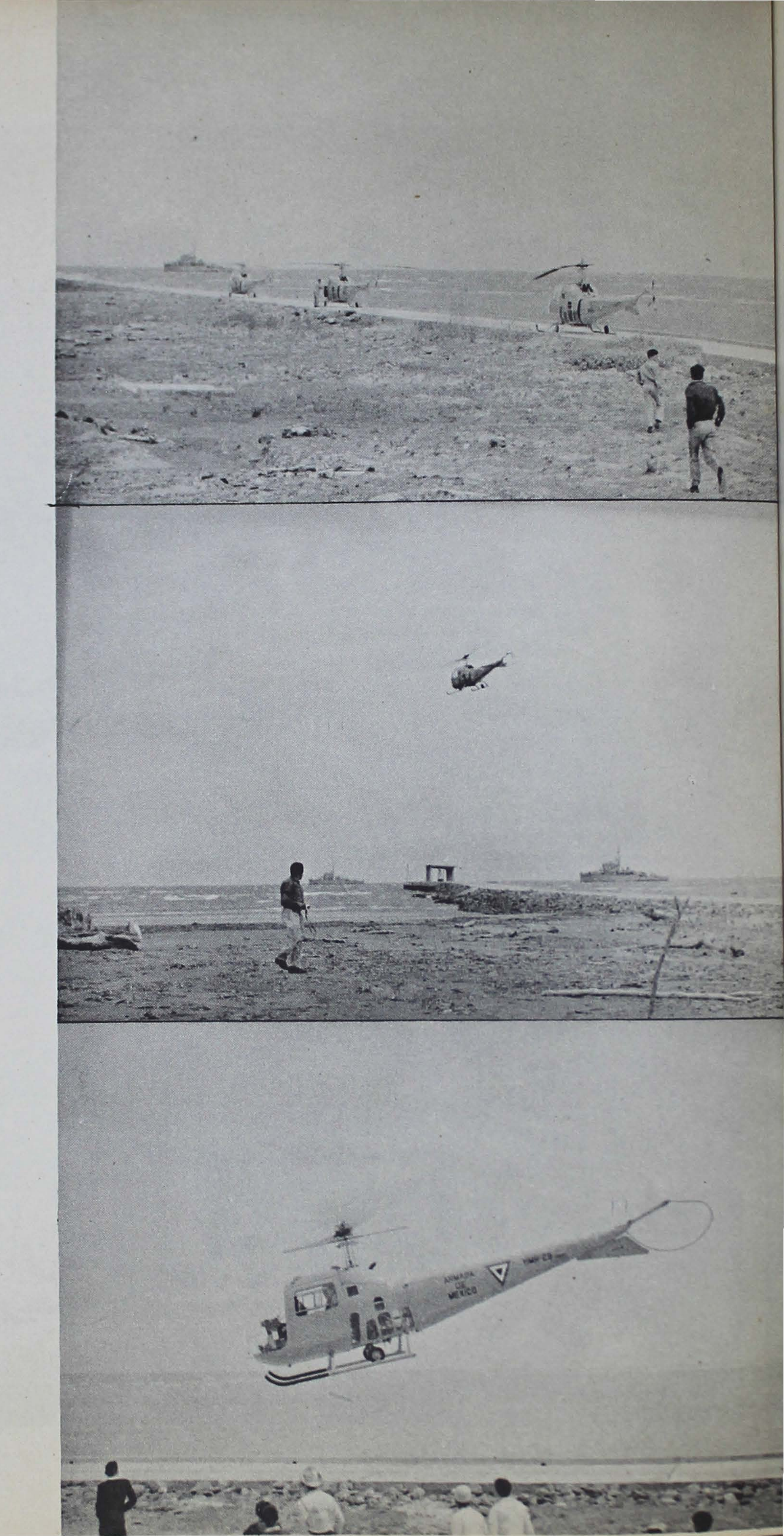


Avión de entrenamiento "Beechcraft Mentor", de la Escuela de Aviación Naval. Año de 1958.



Avión de entrenamiento "Beechcraft C-45" de la Escuela de Aviación Naval, año de 1958.

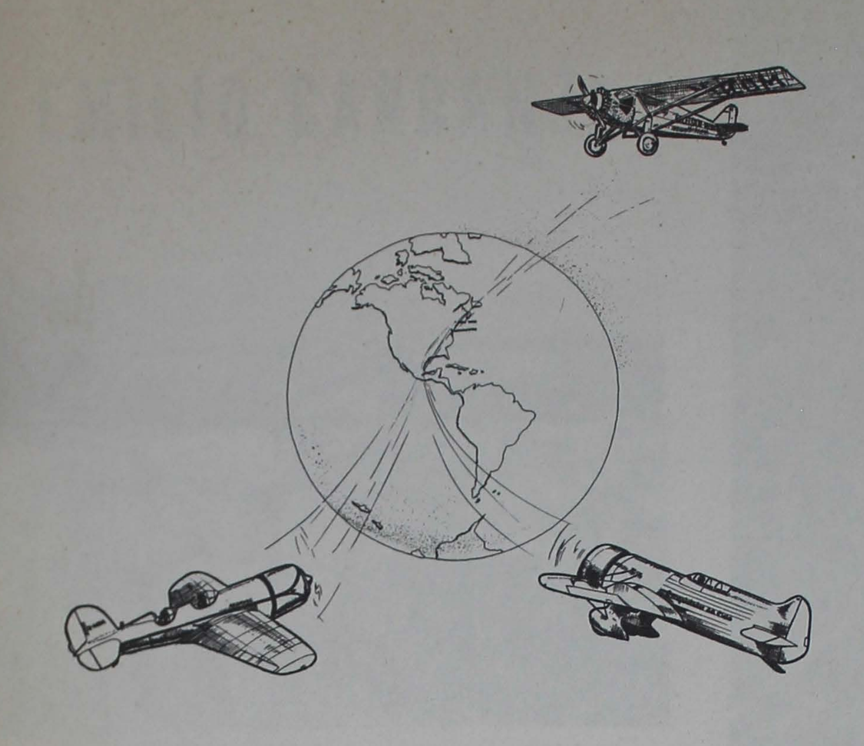
Helicópteros en la fábrica "Bell" en Fort Worth, Tex. U.S.A., en el momento de su partida para territorio nacional. Noviembre de 1958.



Helicópteros, aterrizados en el muelle de la Heroica Escuela Naval Militar, en Antón Lizardo, Ver. Enero de 1959.

Helicóptero volando durante unas maniobras en Antón Lizardo, Ver. Enero de 1959.

Helicóptero aterrizando en el muelle de la Heroica Escuela Naval Militar, en Antón Lizardo, Ver. Enero de 1959.



CAPITULO VI
LOS GRANDES VUELOS NACIONALES

EMILIO CARRANZA



El Capitán P.A. Emilio Carranza es recibido a su llegada a Ciudad Juárez después de su vuelo sin escalas desde México a bordo del avión Quetzalcoatl "Coahuila" en el año de 1928.

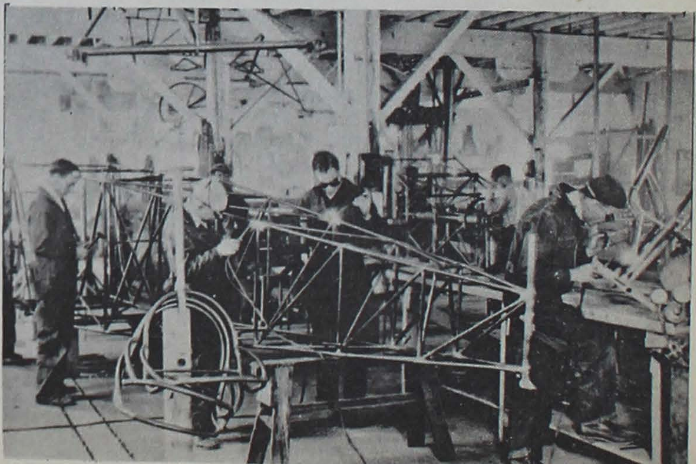


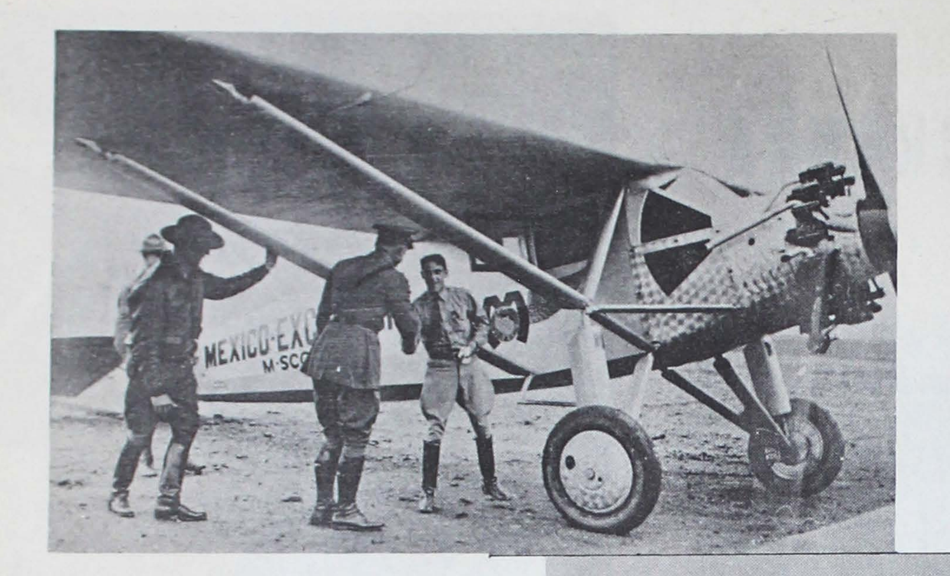
Capitán P.A. Emilio Carranza, as de la aviación mexicana. Año de 1928.

Los coroneles P.A. Gustavo León y Roberto Fierro frente al avión "Azcárate", en el que el primero circunvaló la República en el año de 1928.



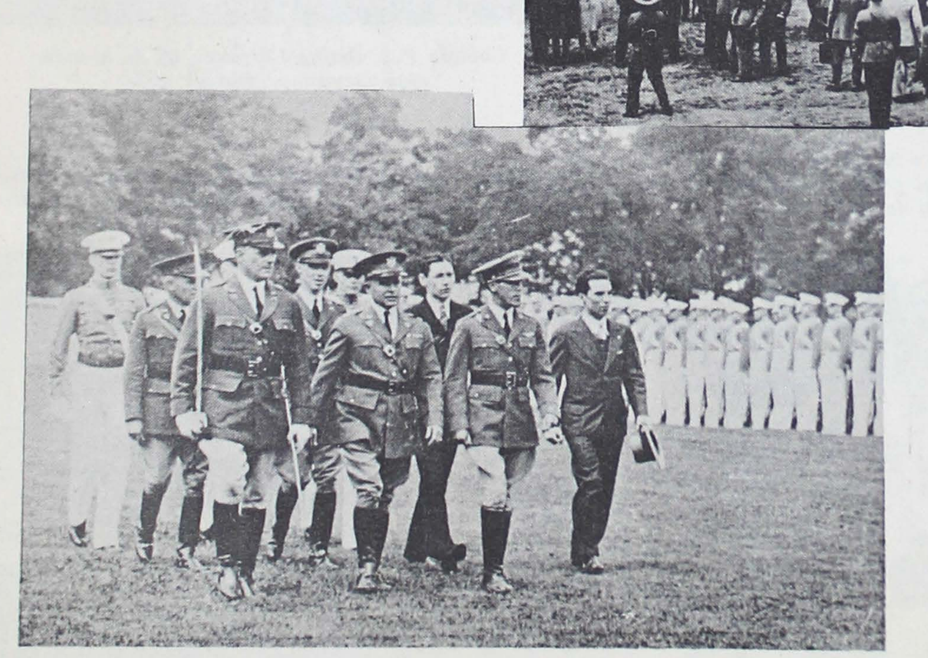
Un aspecto de los talleres de la fábrica Ryan, en el momento en que los obreros sueldan el fuselaje del "México-Excélsior" del capitán Carranza en 1928.





El Cap. P. A. Emilio Carranza llega a Wáshington, D.C., después de su memorable vuelo sin escalas de buena voluntad desde la ciudad de México.

El Cap. P. A. Emilio Carranza aterriza en Balbuena después de su vuelo sin escalas San Diego California-México.



El héroe mexicano pasa revista a los cadetes de la Academia Militar de West Point en las riberas del río Hudson.



Avión "Baja California Núm. 2", en el que el teniente coronel P.A. Roberto Fierro realizó los vuelos Mexicali-México-Habana y gira por América Central, construido en 1928.



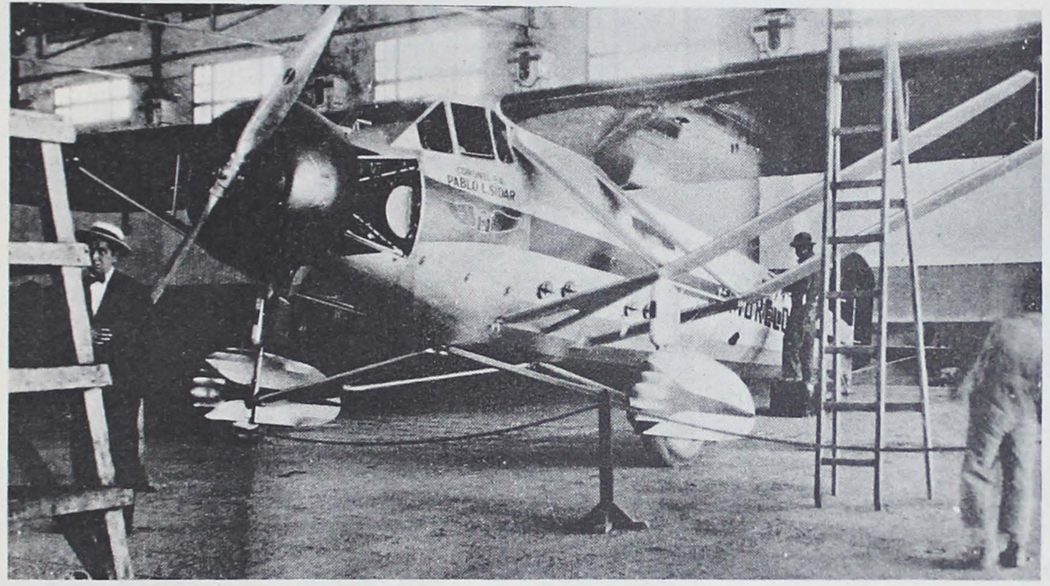
Los pilotos aviadores Fritz Bieler y Joaquín González Pacheco que realizaron el vuelo sin escalas Windsor, Canadá a México en el año de 1928.



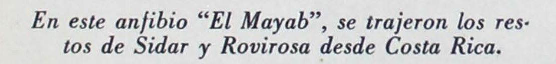
Bieler y González Pacheco frente a su Stinson oro y negro "Cap. Emilio Carranza", después de su histórico vuelo de 1928.

Douglas "Ejército Mexicano" con el que el Coronel P.A. Pablo Sidar dio la vuelta triunfal por el continente Latinoamericano en 1929.



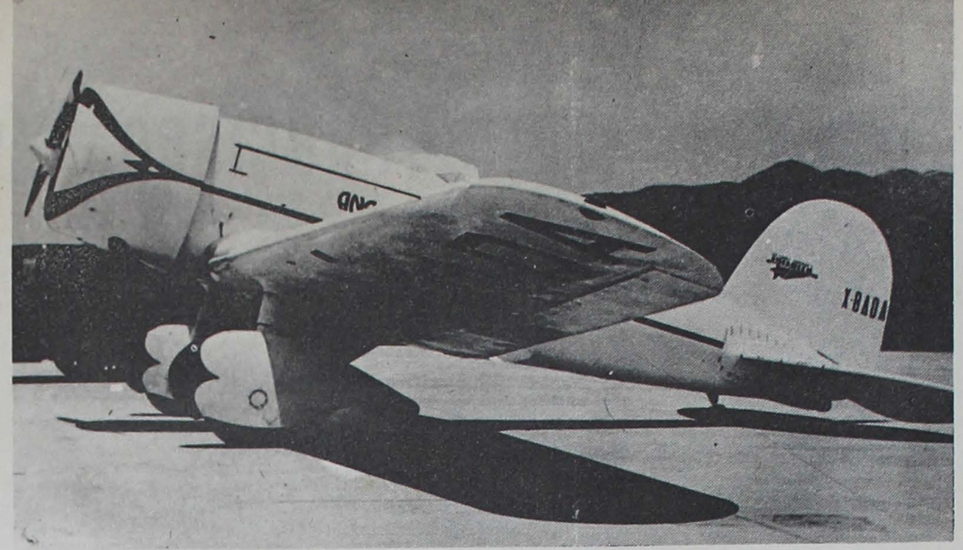


Avión Emsco "Morelos" en el que encontraron trágico fin en las playas de Puerto Limón, Costa Rica, los pilotos Sidar y Rovirosa al intentar un vuelo sin escalas México-Buenos Aires en 1930.



En este anfibio "El Mayab", se trajeron los restos de Sidar y Rovirosa desde Costa Rica.

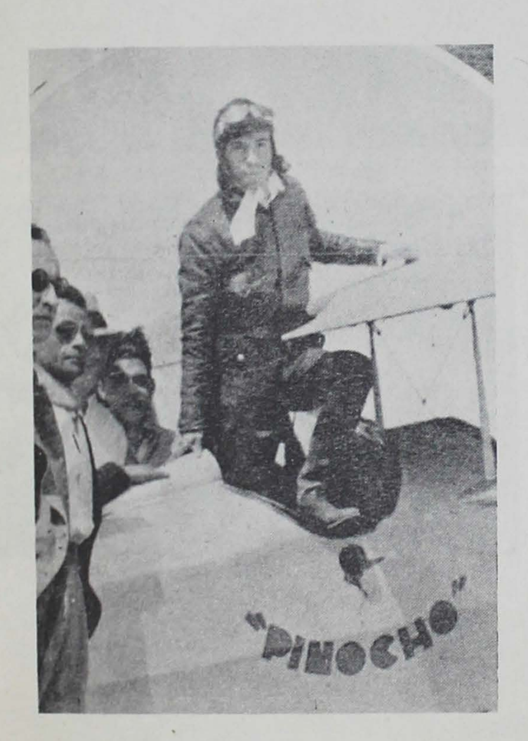




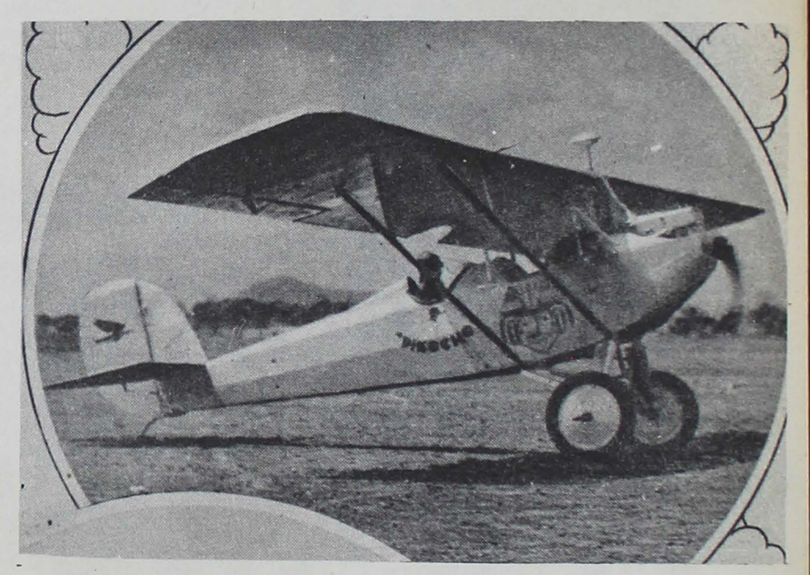
Lockheed Sirius "Anáhuac" en el que Fierro y Cortés batieron el récord de velocidad entre Nueva York y México en su memorable vuelo sin escalas en el año de 1930.

El coronel P.A. Roberto Fierro despega a bordo del avión "Plan Sexenal" en vuelo sin escalas de cortesía a la capital de los Estados Unidos en julio de 1935.





Manuel Carrillo, constructor del "Pinocho", a su llegada al Aeropuerto Central después de su novelesco vuelo desde su tierra natal, Zitácuaro.

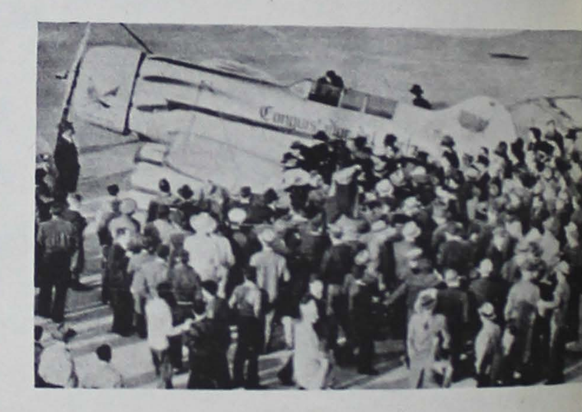


El "Pinocho", avión totalmente hecho en Zitácuaro, Mich. y equipado con un motor de coche Ford modelo A, en el que su constructor realizó un vuelo sin escalas Zitácuaro-México, en el año de 1938.

FRANCISCO SARABIA



Capitán P.A. Francisco Sarabia, pionero de las rutas aéreas comerciales mexicanas.

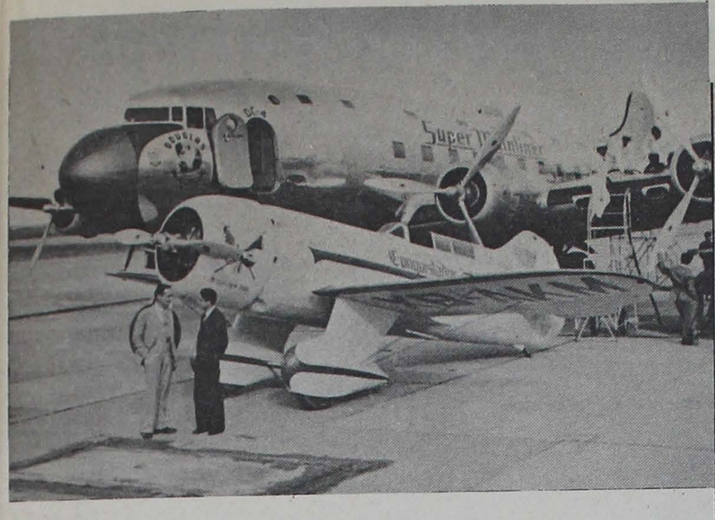


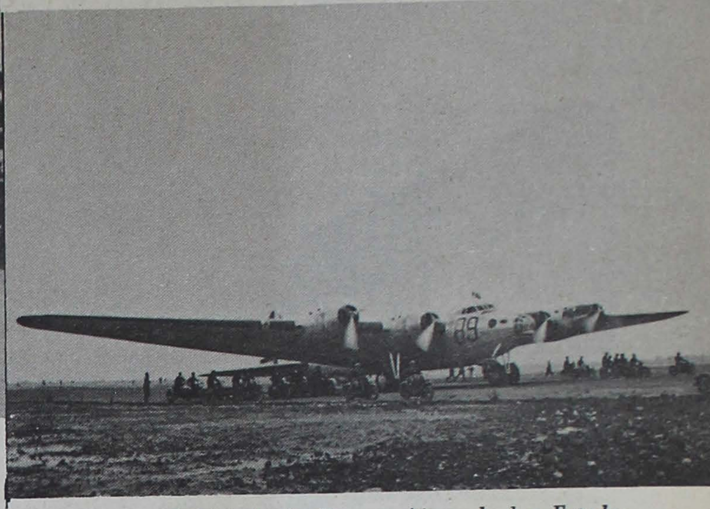
Francisco Sarabia a bordo del "Conquistador del Cielo" llega a Nueva York después de su vuelo sin escalas desde la ciudad de México.



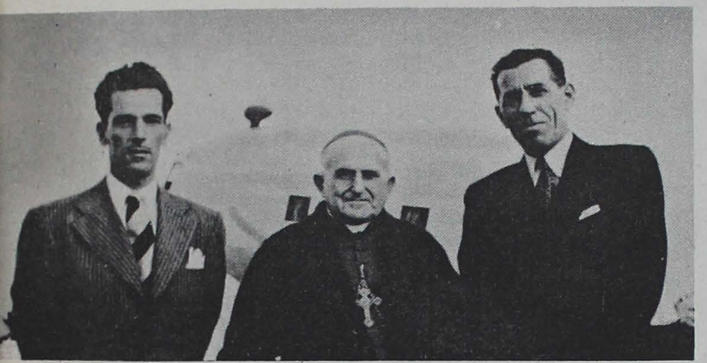
Francisco Sarabia es recibido en el Aeropuerto Central de México después de haber establecido el récord de velocidad en la ruta Los Angeles, Calif.-México.

Francisco Sarabia recibe su avión "El Conquistador del Cielo" en el aeropuerto de Burbank, Calif.

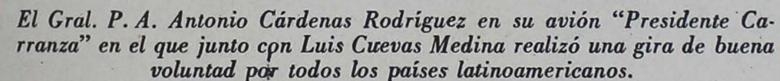




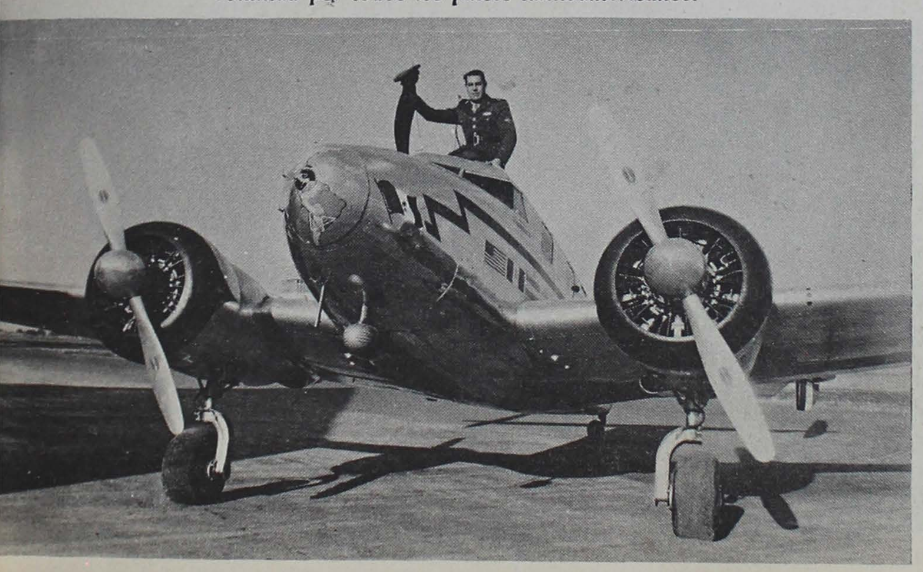
Boing XB-15 de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos que en julio de 1939 retornó a México los restos mortales de Francisco Sarabia después de su trágico fin en las aguas del río Potomac.



Javier Garagarza y Carlos Panini acompañan a Monseñor Piani, delegado apostólico en México después de que este último bendijo el avión DC-3 en el que ambos realizaron el vuelo México-Roma vía Natal y Dakar en agosto de 1949.



El Gral. P. A. Antonio Cárdenas Rodríguez en su avión "Presidente Carranza" en el que junto con Luis Cuevas Medina realizó una gira de buena voluntad por todos los países latinoamericanos.





LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS

CONCEDE AL CAPITAN P. A.

XAVIER GARAGARZA Y QUEVEDO

MEDALLA DE ORO

POR LA LABOR QUE HA DESARROLLADO DENTRO DE LA AVIACION MEXICANA Y EL MERITO ALCANZADO AL CUBRIR CON EXITO EL VUELO:

MEXICO-ROMA

ACREDITANDOLO COMO EL PRIMER AVIADOR TRANS-ATLANTICO MEXICANO

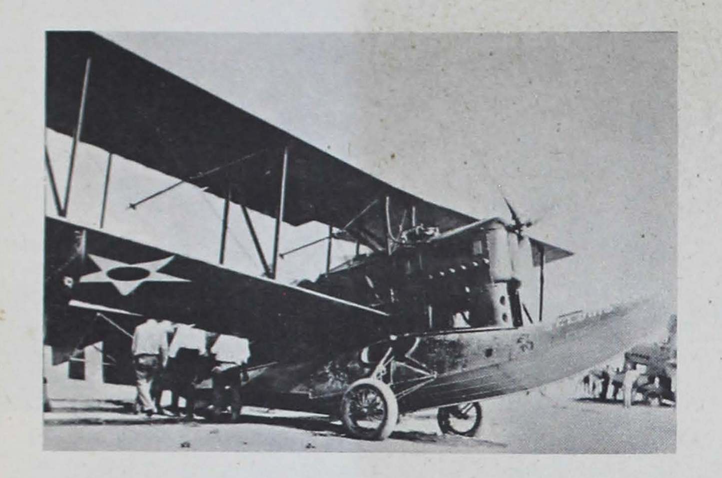
OCTUBRE 1955

ARQ. CARLOS LAZO

MINISTRO

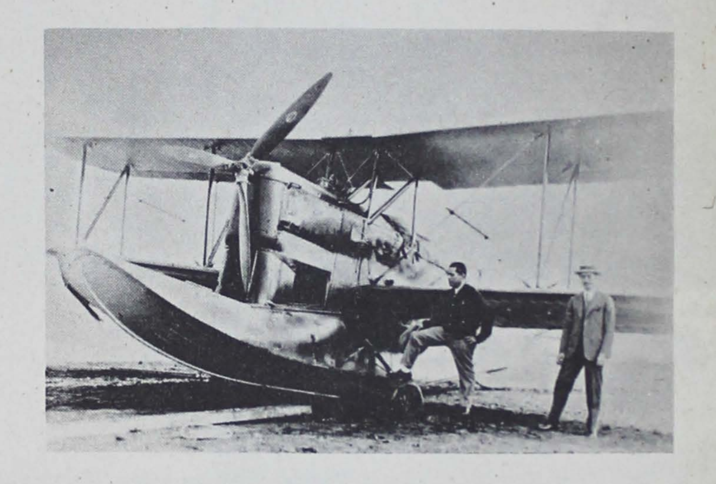
Diploma otorgado por el Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, arquitecto Carlos Lazo al capitán P.A. Javier Garagarza por su vuelo trasatlántico México-Roma, realizado a bordo de un avión Douglas DC-3 en 1949.

VISITANTES DISTINGUIDOS



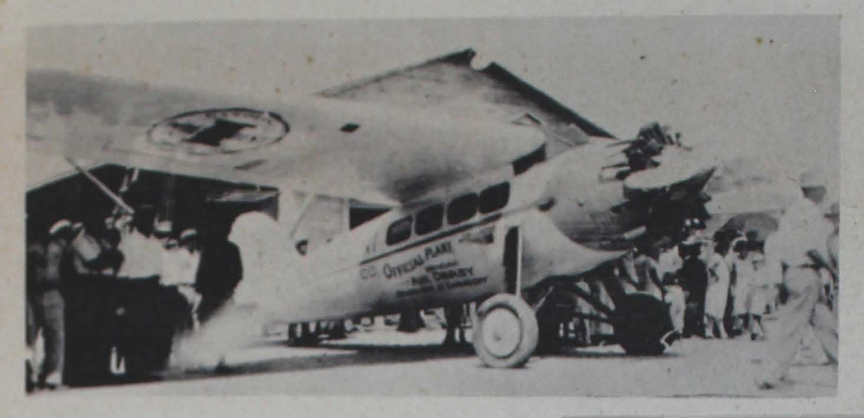
El Tte. B. S. Thompson y el Tte. L. D. Weddington formaban la tripulación de este anfibio Loening "San Luis" de la escuadrilla que al mando del mayor Herbert A. Dargue realizó el primer vuelo de circunvalación a la América Latina en octubre de 1927.

Avión San Francisco tripulado por el Cap. Ira C. Eaker de la escuadrilla norteamericana del Mayor Dargue, a su paso por el puerto de Tampico en 1927.

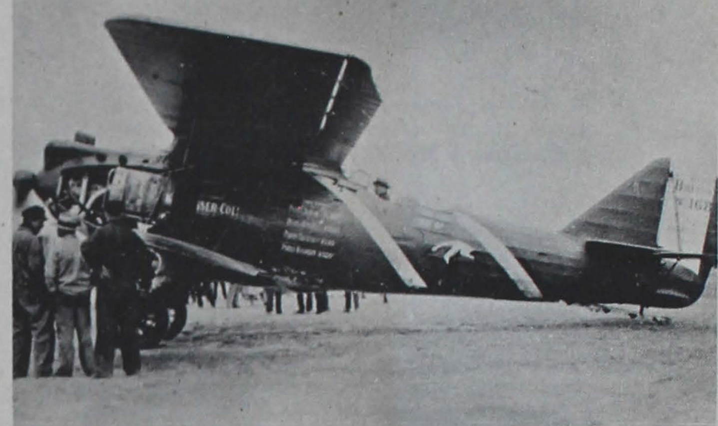




Coronel Charles A. Lindbergh y su "Espíritu de San Luis", durante su primera visita a México en 1928.



Avión participante en la Carrera Aérea Internacional México-Wichita, Kansas, realizada en el año de 1928.



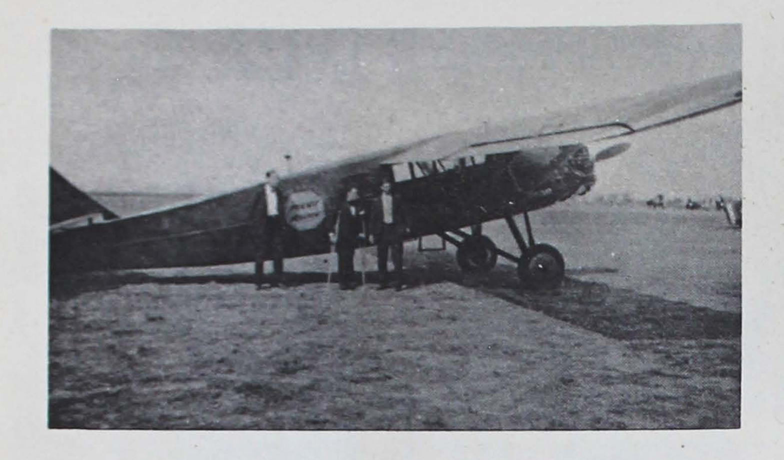
México recibió con entusiasmo la visita de los famosos pilotos franceses Costes y Le-Brix en el año de 1928.



El avión Breguet "Grand-Raid" de Costes y Le-Brix, en Balbuena.

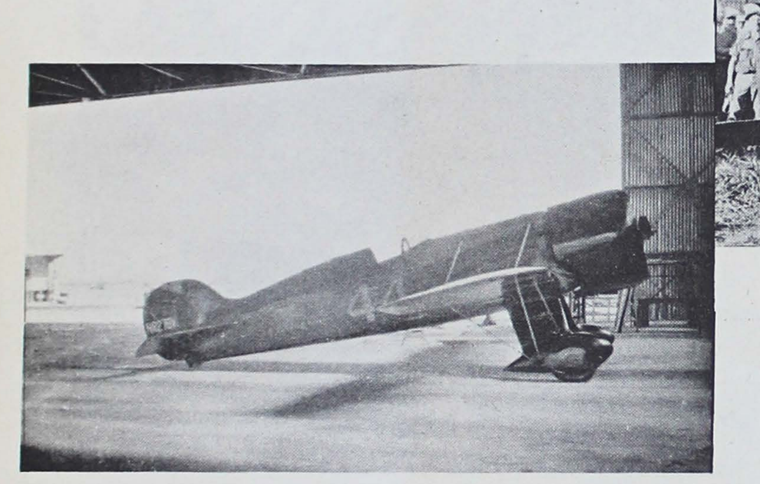


Avión "Travel-Air", ganador de la Carrera Internacional México-Wichita en 1928.



Lewis Yansey y su tripulación llegan a México a bordo del avión Stinson "Pilot Radio" procedentes de la Habana y Mérida en mayo de 1930.

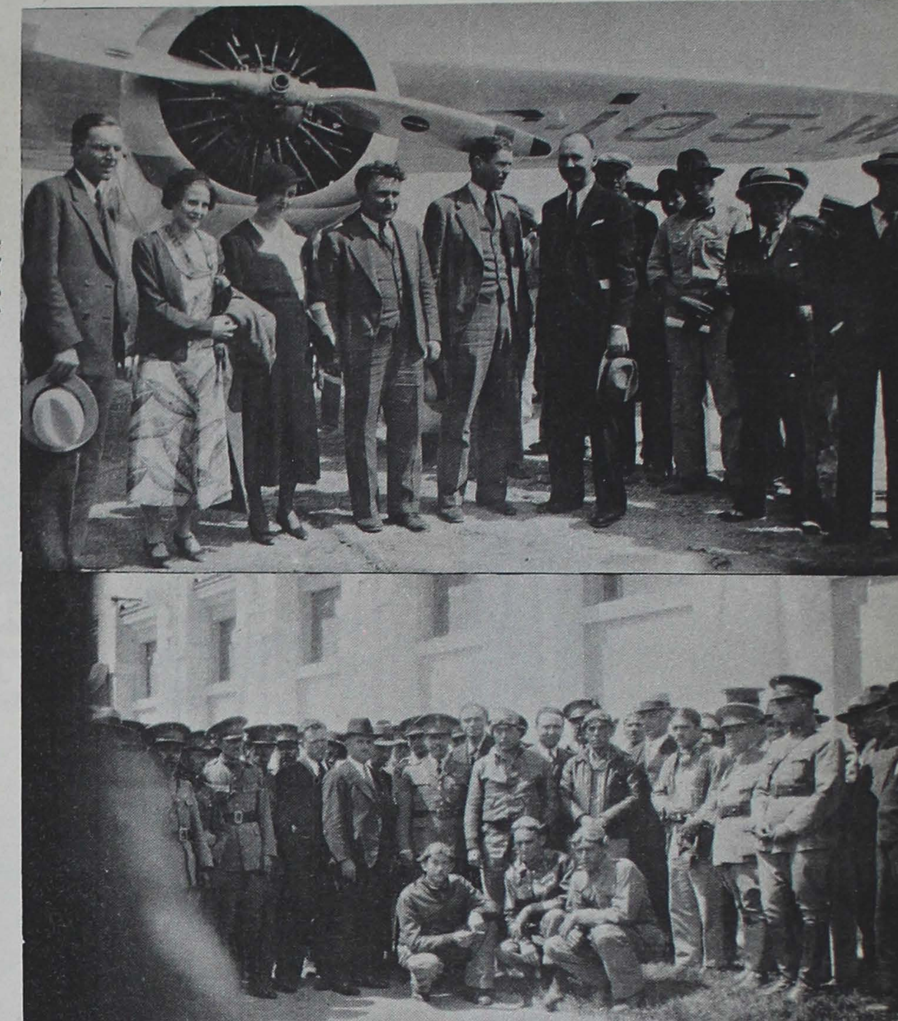
El coronel James H. Doolittle establece un nuevo récord de velocidad entre Ottawa-Wáshington y México de 12:36, con un avión Laird Super Solution.



Wedell Williams en 1931 llegó a México en vuelo especial en el avión de carrera "Wedell Williams Special".

Autogiro Pitcairn el primero de su género que llegó a México, fue volando sin escalas desde la ciudad de la Habana por Lewis Yensey en 1931.





El famoso aviador Wiley Post, rodeado de las personas que lo fueron a recibir al Aeropuerto Central a su llegada a México a bordo del famoso avión "Winnie Mae" en el año de 1932

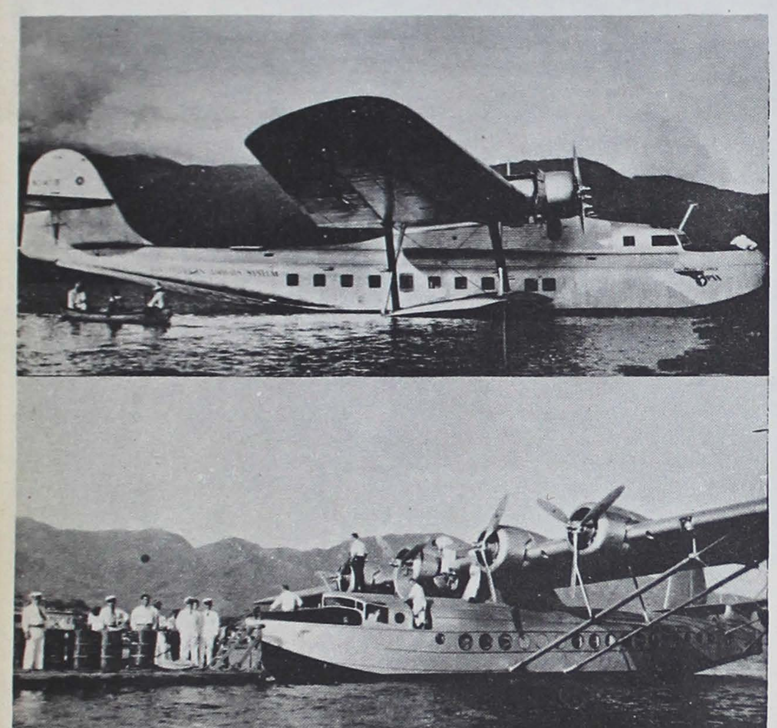
Grupo de pilotos cubanos que vinieron a México en vuelo de buena voluntad formando parte de una escuadrilla al mando del Cap. P.A. Mario Torres Menier Jefe de la Fuerza Aérea Cubana. Su visita fue en septiembre de 1932.



Avión Breguet Grand Raid "Cuatro Vientos", en el que los famosos pilotos españoles Mario Barberán y Joaquín Collar realizaron en mayo de 1933 su vuelo sin escalas Sevilla-España-Camagüey, Cuba, desapareciendo poco después para siempre en su vuelo Habana-México.

Juan Ignacio Pombo, en mayo de 1935, se convirtió en el piloto más joven de los que cruzaron el Atlántico del Sur de Bathrust a Natal, Brasil, y posteriormente llegó hasta nuestra capital a bordo de su avión "Santander", en la actualidad reside entre nosotros como verdadero camarada de los pilotos mexicanos.





La Pan American Airways inició su operación regular del Pacífico en el año de 1935 utilizando los enormes hidroaviones Martin Clipper, que en sus vuelos de prueba visitaron el puerto de Acapulco. Esta foto pertenece al Hawaiian Clipper.

El hidroavión Sikosky Clipper "American Clipper" de la Pan American Airways anclado en la bahía de Acapulco durante un viaje de prueba que hizo en 1935.

La famosa e inolvidable Amelia Earhart, primera mujer que cruzara el Atlántico completamente sola tenía un gran deseo que cumplió en 1938, venir a México. Aquí la tenemos rodeada de las personas que la recibieron en el Aeropuerto Central de México.





Cap. P.A. Mario Torres Menier, de la aviación cubana, maestro de muchas generaciones de pilotos mexicanos y un gran amigo de México.

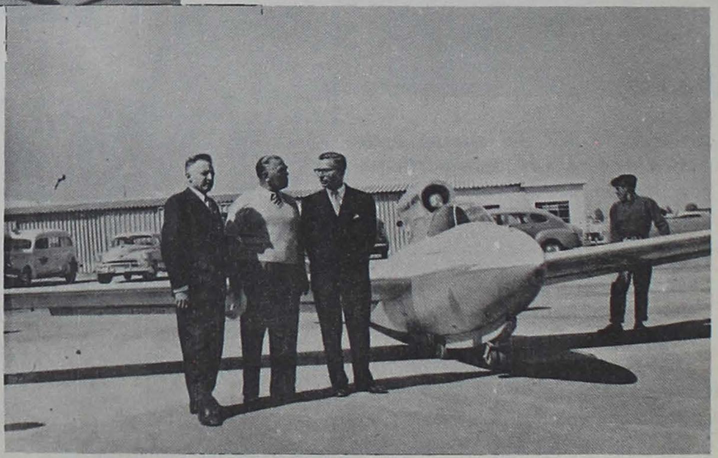


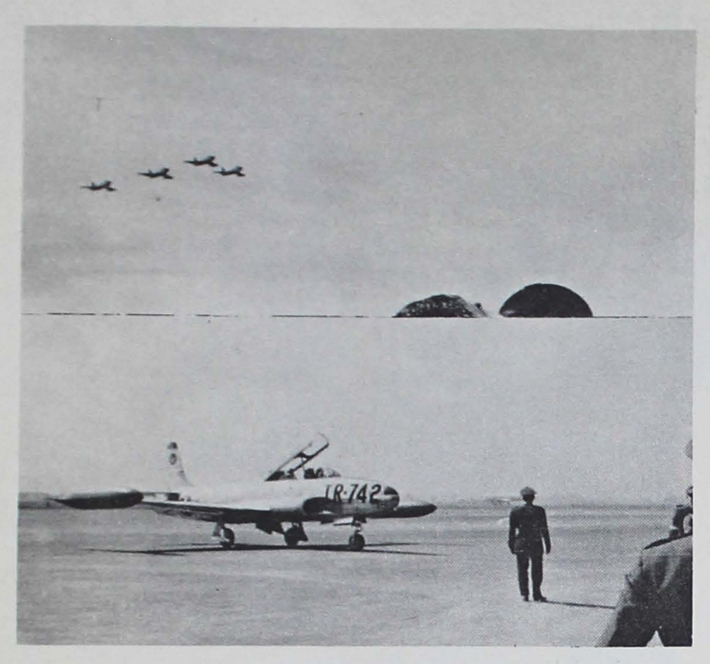
Igor I. Sikorsky, pionero de la aviación mundial, inventor del helicóptero, que visitó nuestro país.



Max Conrad, el piloto abuelo, poseedor de innumerables récords mundiales para aviones ligeros realizó un vuelo sin escalas de Waynona, Minnesota a México en agosto de 1951. Aquí lo vemos frente al avión Piper Pacer en el que realizó el vuelo.

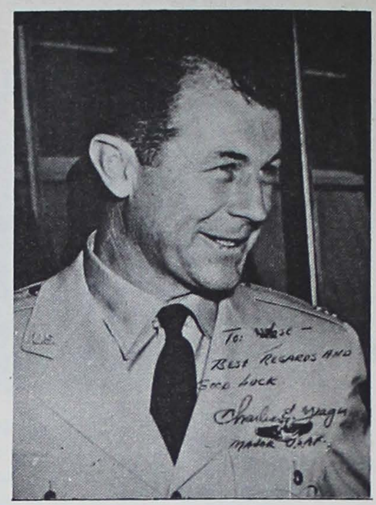
Al centro el gran piloto francés Marcel Doret con el "Fouga Silphie" de reacción con el que dio notables exhibiciones acrobáticas en México, en diciembre de 1951.



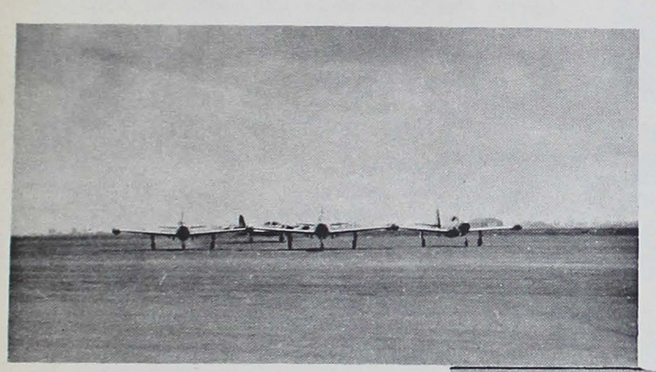


Escuadrilla Sabre F-86 de la USAF, durante su visita de buena voluntad a México en el año de 1954.

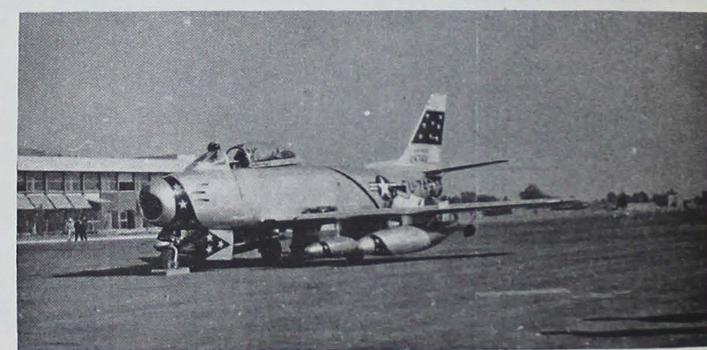
Avión T-33 de la USAF, durante las maniobras aéreas en el Aeropuerto Central de México en el año de 1954.



Cap. P.A. Charles Yeager de la USAF, primer hombre que rebasó la barrera del sonido, hizo una visita de cortesía a México en el año de 1954.

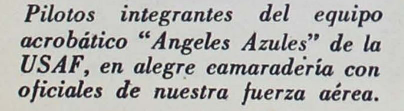


Aviones "F-84" del equipo acrobático de la USAF, que participaron en las maniobras aéreas en 1954.



Avión "F-86" de visita en México en 1954.

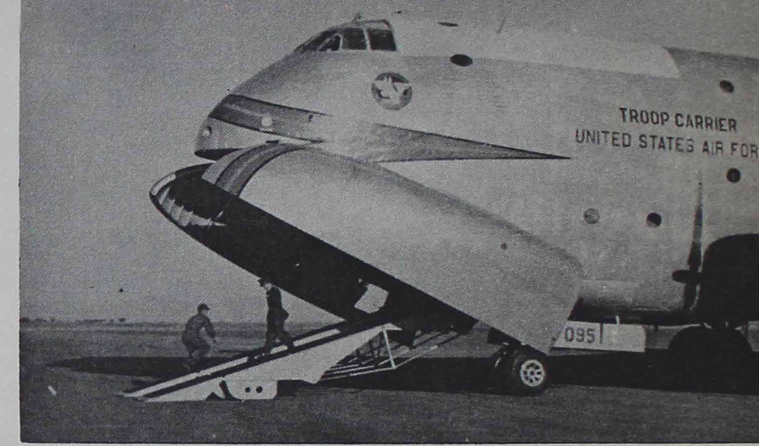


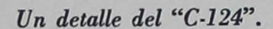


Pilotos integrantes del equipo acrobático "Angeles Azules" de la USAF, en alegre camaradería con oficiales de nuestra fuerza aérea.



Bert Acosta, Almirante Bryd, Comandante George Noville y el piloto Balchen frente al trimotor "América" con el que cruzaron el Atlántico en 1928. Noville es ahora un residente en México en donde vive desde su retiro de la Marina Americana.





Un detalle del "C-124".



El piloto italiano Maner Lualdi, que visitó México en noviembre de 1957, como parte de su recorrido de buena voluntad por el Continente Americano.

AERONAUTICA CIVIL



CAPITULO VII
AVIACION CIVIL



Cincuenta años son en el tiempo sólo un instante; pero cuando un lapso semejante señala un resultado notable del esfuerzo humano, ese instante es de extraordinaria trascendencia y ejemplo palpable y elocuente de esta afirmación es, en nuestra época, el último medio siglo.

Son muchos los privilegios que la técnica ha logrado, pero sin duda la conquista del espacio es la que por su rápido desarrollo y enorme utilidad, asombra más.

Afortunadamente, nuestro país ha participado positivamente en esa evolución y hoy que nuestra aviación cumple sus "bodas de oro", podemos contemplar con orgullo una vigorosa organización económica, con personal técnicamente preparado, equipo de vuelo moderno, grandes instalaciones y servicios que son, en el presente, evidentes símbolos de superación y para el futuro, la más fundada esperanza de progreso.

Nuestro compromiso con los precursores de la aviación es continuar su obra.

C. Ing. Alberto Acuña Ongay,
DIRECTOR GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

DIRECTORES

ING. JUAN GUILLERMO VILLASANA LOPEZ.
Fundador.
1º de julio de 1928 al 1º de febrero de 1930.

GRAL. P.A. ROBERTO FIERRO VILLALOBOS.
10 de febrero de 1930 al 1º de noviembre de 1931.

MAYOR P.A. LUIS FARELL CUBILLAS.
1º de noviembre de 1931 al 26 de abril de 1932.

GRAL. P.A. JUAN F. AZCARATE PINO.
26 de abril de 1932 al 16 de octubre de 1932.

TTE. CORL. P.A. FERNANDO PROAL PARDO.
16 de octubre de 1932 al 1º de enero de 1934.

MAYOR P.A. JESUS ROMO GONZALEZ.
1º de enero de 1934 al 1º de julio de 1935.

MAYOR P.A. ADOLFO PIÑA DURAN.
1º de julio de 1935 al 1º de noviembre de 1935.

MAYOR P.A. ADAN GALVEZ PEREZ.
1º de noviembre de 1935 al 1º de marzo de 1937.

GRAL. P.A. GUSTAVO SALINAS CAMIÑA.
16 de mayo de 1937 al 30 de septiembre de 1939.

ING. JUAN GUILLERMO VILLASANA LOPEZ.
1º de octubre de 1939 al 16 de diciembre de 1940.

MAYOR P.A. FELICIANO FLORES DIAZ.
16 de diciembre de 1940 al 1º de agosto de 1941.

TTE. CORL. P.A. ELISEO MARTIN DEL CAMPO.
1º de agosto de 1941 al 1º de octubre de 1941.

GRAL. ALBERTO SALINAS CARRANZA.
1º de octubre de 1941 al 22 de mayo de 1944.

GRAL. P.A. ALFREDO LEZAMA ALVAREZ.
1º de junio de 1944 al 16 de agosto de 1945.

ING. JUAN GUILLERMO VILLASANA LOPEZ.
16 de agosto de 1945 al 16 de diciembre de 1946.

CORL. P.A. JAVIER GONZALEZ GOMEZ.
16 de diciembre de 1946 al 1º de junio de 1950.

LIC. ANGEL MARTIN PEREZ.
1º de junio de 1950 al 1º de marzo de 1953.

GRAL. ALBERTO SALINAS CARRANZA.
1º de marzo de 1953 al 1º de abril de 1959.

ING. ALBERTO ACUÑA ONGAY.
1º de abril de 1959.



Cap. P.A. Rodolfo Torres Rico, primer piloto mexicano que en su bitácora anotó las 20,000 horas de vuelo. El Cap. Torres Rico es sin duda uno de los elementos más valiosos con que cuenta la aviación mexicana.



Cap. P.A. Arturo Jiménez Nieto, primer piloto mexicano que ha logrado acumular en su bitácora 25,000 horas de vuelo.

Capitán piloto aviador Rodolfo Torres Rico, primer piloto mexicano que en 1951, sobrepasó las 20,000 horas de vuelo, recibiendo por ello la medalla "Emilio Carranza" en su grado más alto.

Volando de San Antonio Texas, E.U.A., a la ciudad de México el 9 de agosto de 1958, en avión *DC-6*, el capitán piloto aviador Arturo Jiménez Nieto, llegó a las 25,000 horas de vuelo, acumuladas ellas durante treinta y tres años de servicio. Es el primero y único hombre del aire que posee esta marca en nuestro país.



El Cap. P.A. Julio Zinzer posee la licencia comercial Núm. 1, y es considerado como uno de los pioneros de nuestra aviación comercial y a la vez uno de nuestros más experimentados pilotos.



El Sr. Gordon Barry, fundador de Líneas Aéreas Mineras, S. A.



Piloto aviador Francisco Bush de Parada, viejo y ameritado piloto mexicano, fundador de varias líneas aéreas estatales.



Piloto aviador Carlos Panini pionero de las rutas aéreas comerciales. Fue fundador de Servicios Aéreos Panini, S. A., que más tarde pasó a ser Aerovías Reforma, S. A. Compañía que en la actualidad sigue operando con el nombre de Aerolíneas Mexicanas, S. A.



Aureliano Rivera, más conocido como "El Negro Rivera", veterano mecánico de aviación y uno de los más capacitados que ha contribuido como ningún otro al progreso de la aviación civil mexicana.

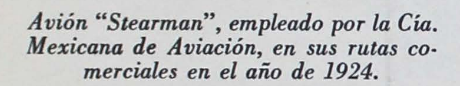


A este viejo colaborador de la Aviación Civil Mexicana y que todos recordamos con cariño por sus innumerables anécdotas, se le llamaba cariñosamente "Pancho Pistolas". En su país de origen, los Estados Unidos, fue un piloto muy destacado como Clevneger, Angel, etc.

Carlos León Gebers.



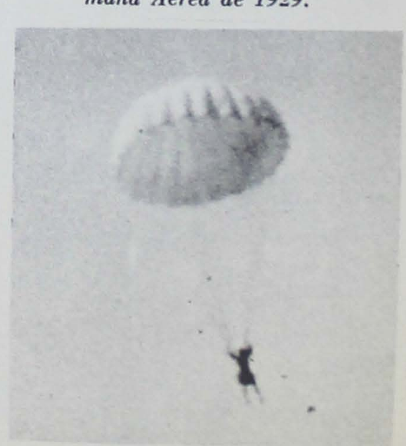
Grupo de pilotos que en 1928 iniciaron los vuelos en el servicio aéreo México-Laredo operado por la SCOP.



Avión "Stearman", empleado por la Cía. Mexicana de Aviación, en sus rutas comerciales en el año de 1924.



El notable paracaidista mexicano Agustín Gutiérrez Peláez "El Gato", en uno de sus arriesgados saltos durante la Semana Aérea de 1929.



Uruapan, Mich., iniciación del servicio aéreo en el Estado, en el año de 1928.



Avión "Lincoln Standard" con el que la Cía. Mexicana de Aviación inició sus operaciones México-Tuxpan-Tampico en 1924.



Personal de mantenimiento de la Mexicana de Aviación en el viejo campo de aterrizaje de "El Moralillo", cerca de Tampico. Actualmente, cerca de 1,000 hombres prestán sus servicios en el Departamento de Mantenimiento de dicha compañía.



"LA VASCONIA"

EXCELSIOR

EL PRIMER CORREO AEREO QUEDO INAUGURADO AYER ENTRE MEXICO, TUXPAN Y TAMPICO, TAMS.

LLEVO EL "EXCELSIOR" DE AYER

EL "FAIRCHILD" HIZO SU VIAJE CON FELICIDAD

LOS DIRECTORES DE LA CRUZ ROJA TENDRAN HOY IMPORTANTE JUNTA

AVISO URGENTE

COMPRO CALDERA HORIZONTAL

El diario "Excélsior" publicó el 16 de abril de 1928, la noticia del primer correo aéreo que se transportó entre México-Tuxpan-Tampico.

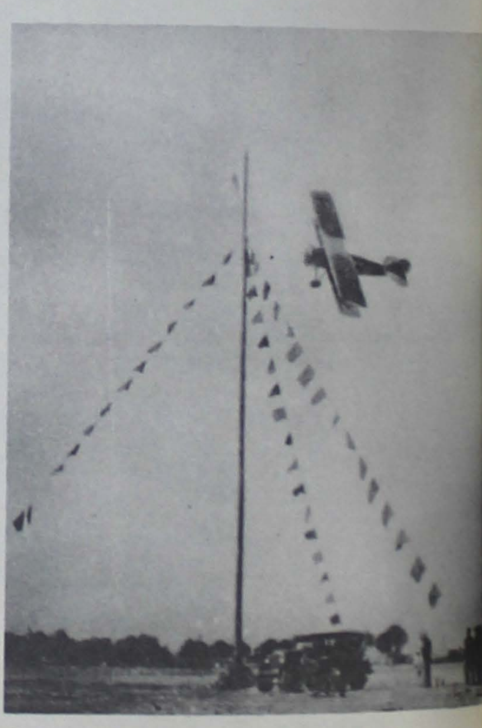
Avión "Fairchild", usado por la Cía. Mexicana de Aviación en 1928.







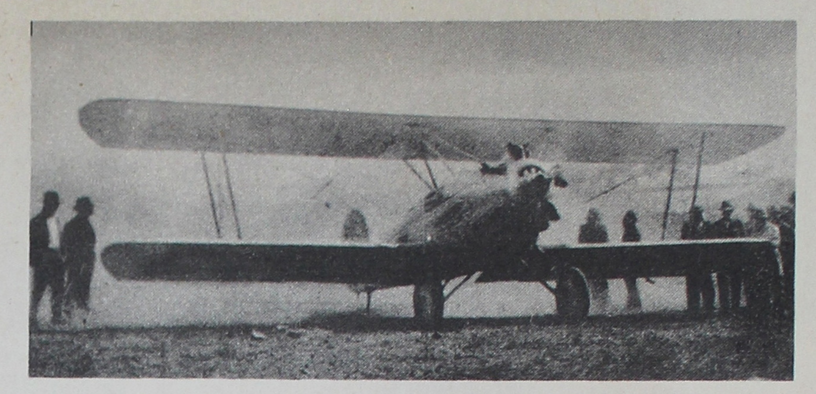
Pilotos norteamericanos que participaron en la Semana Aérea de 1929.

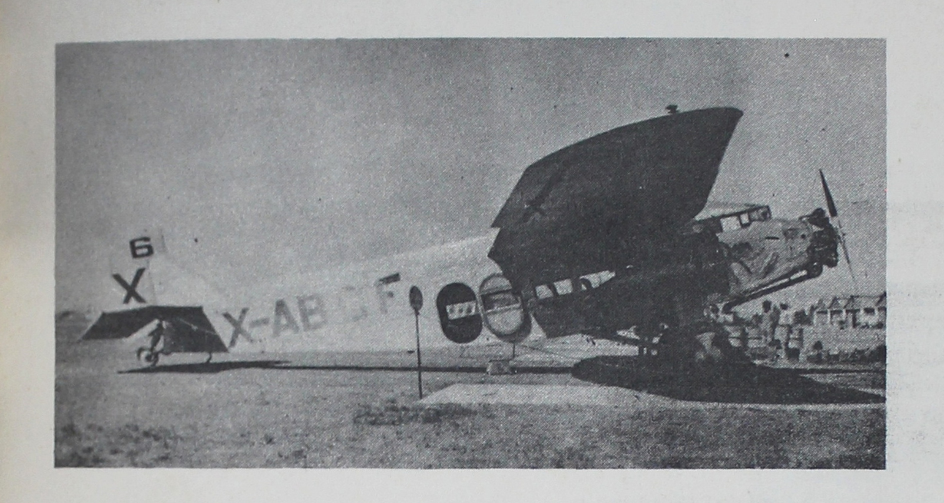


Carrera aérea de pilones durante la Semana Aérea de 1929.



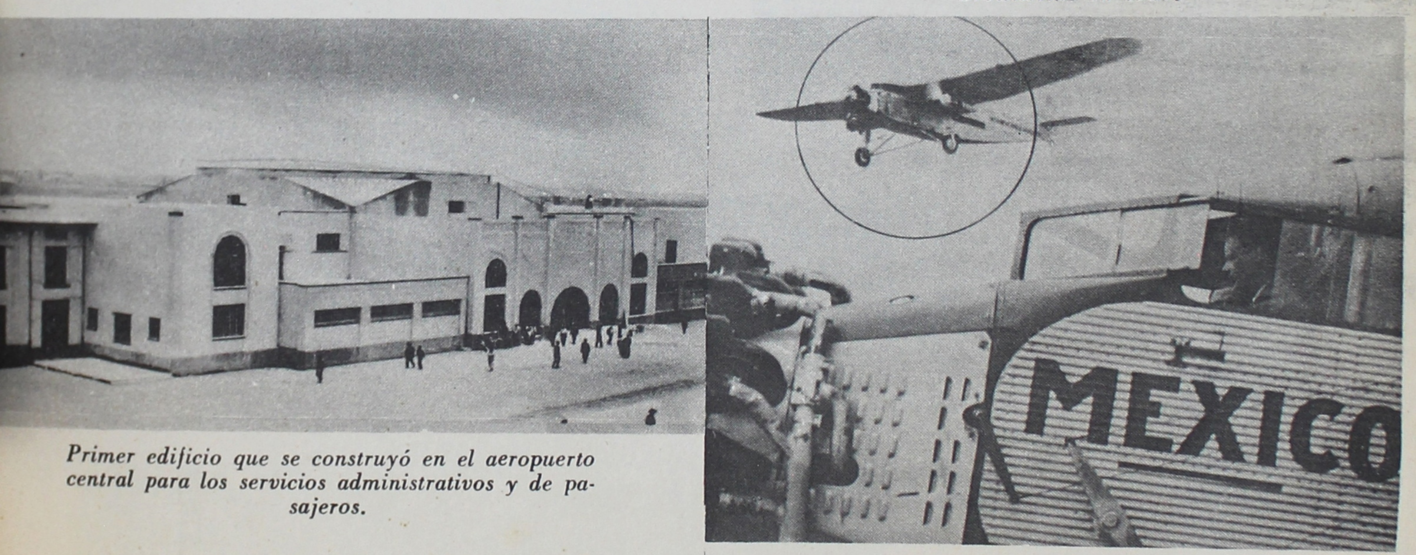
Semana Aérea de 1929. Avión competidor.





Trimotor "Ford" usado por la Cía. Mexicana de Aviación durante muchos años en sus rutas aéreas del país.

El coronel Lindbergh inaugura la ruta México-Brownsville en 1929.



Primer edificio que se construyó en el aeropuerto central para los servicios administrativos y de pasajeros.



Avión "Fokker F-10" de la Compañía Mexicana de Aviación.



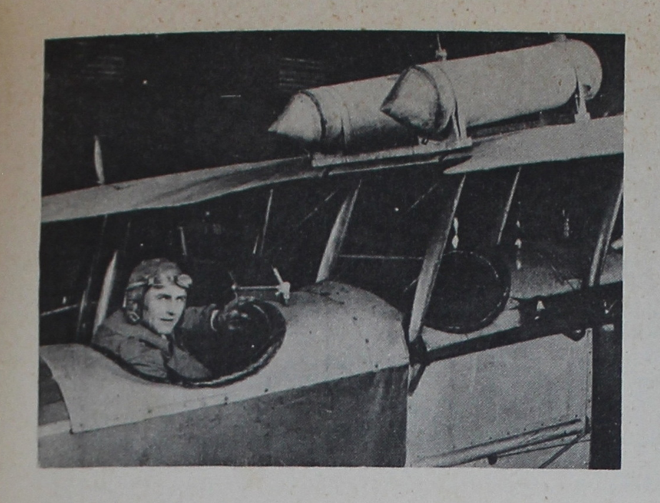
Con estos aviones "Bellanca" inició Aeronaves de México sus servicios aéreos hace 25 años.



Avión de pasajeros usado en el año de 1930.

Aerovías Centrales cubría sus rutas con aviones "Bellanca Airbuss", como el que aparece en esta fotografía y que en 1932 volaba el servicio a Ciudad Juárez.





P.A. Cloyd Clevenger, veterano pionero de las rutas aéreas mexicanas, inició los vuelos México-Acapulco.

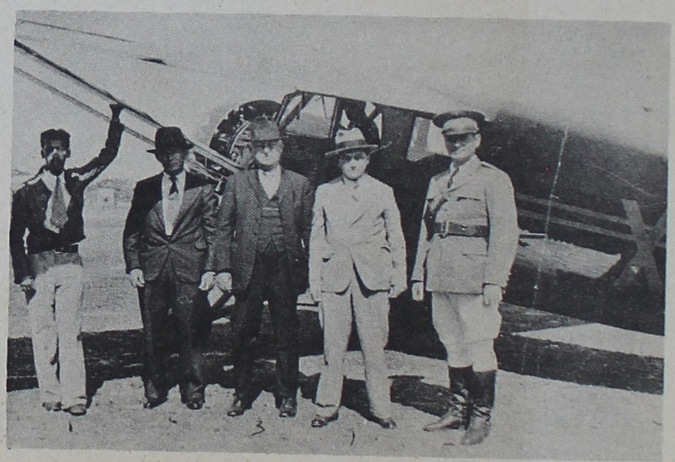
Vuelo inaugural México-Acapulco el 15 de septiembre de 1934.

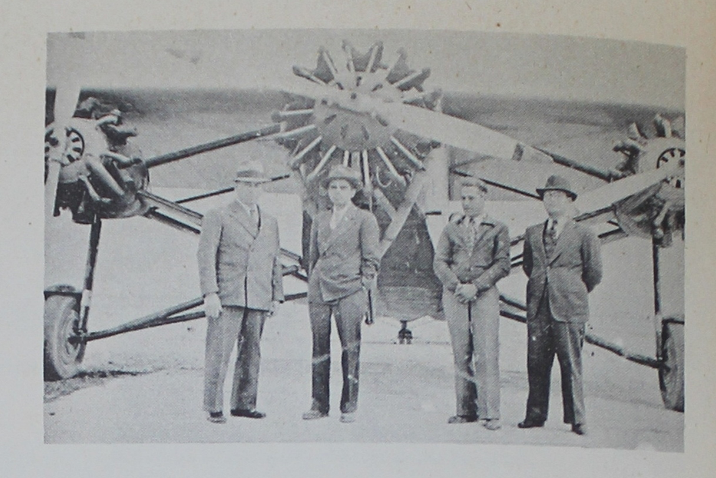


Vuelo inaugural México-Acapulco el 15 de septiembre de 1934.

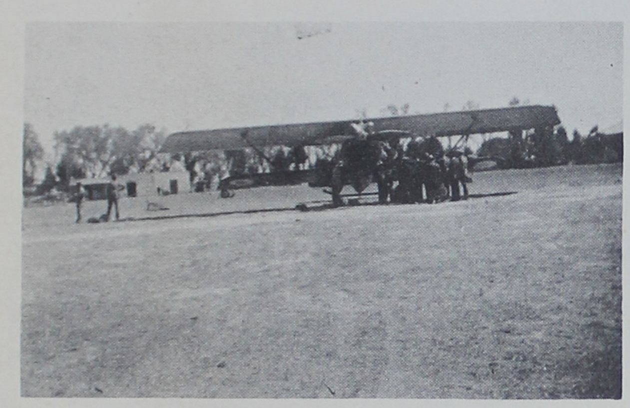


Un avión de Transportes Aéreos Mexicanos, S. A., en el Aeropuerto de Mérida, Yuc., en el año de 1935.





Francisco Sarabia frente a un trimotor "Bach", que usaba en las rutas de su compañía en el Sureste.

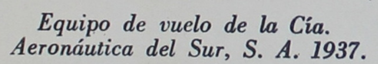


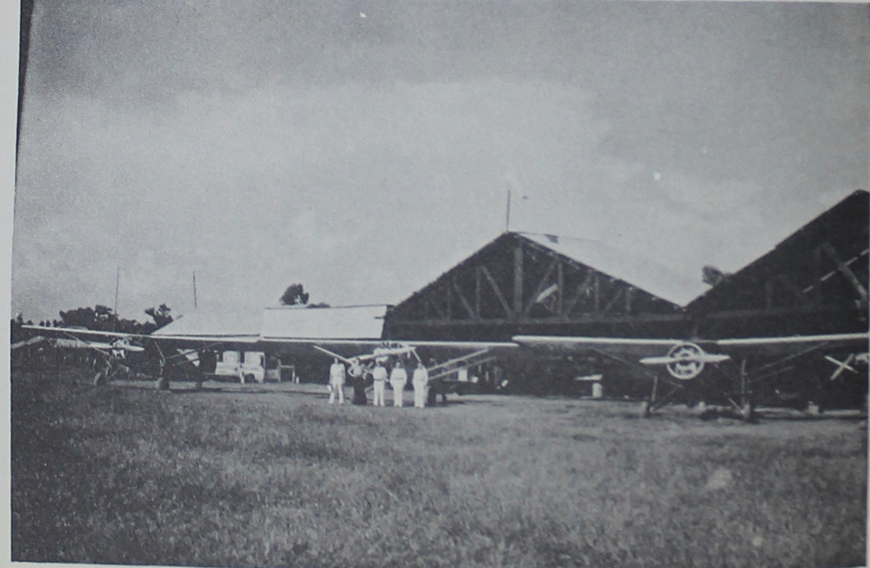
Un avión de Transportes Aéreos Mexicanos, S. A., en el Aeropuerto de Mérida, Yuc., en el año de 1935.



Francisco Sarabia pasa revista al equipo de su compañía aérea en el campo de aviación de Tuxtla Gutiérrez, Chis.

Equipo de vuelo de la Cía. Aeronáutica del Sur, S. A. 1937.



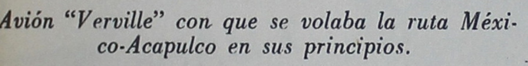




Avión "Lockeed Electra", usado por la Cía. Mexicana de Aviación.

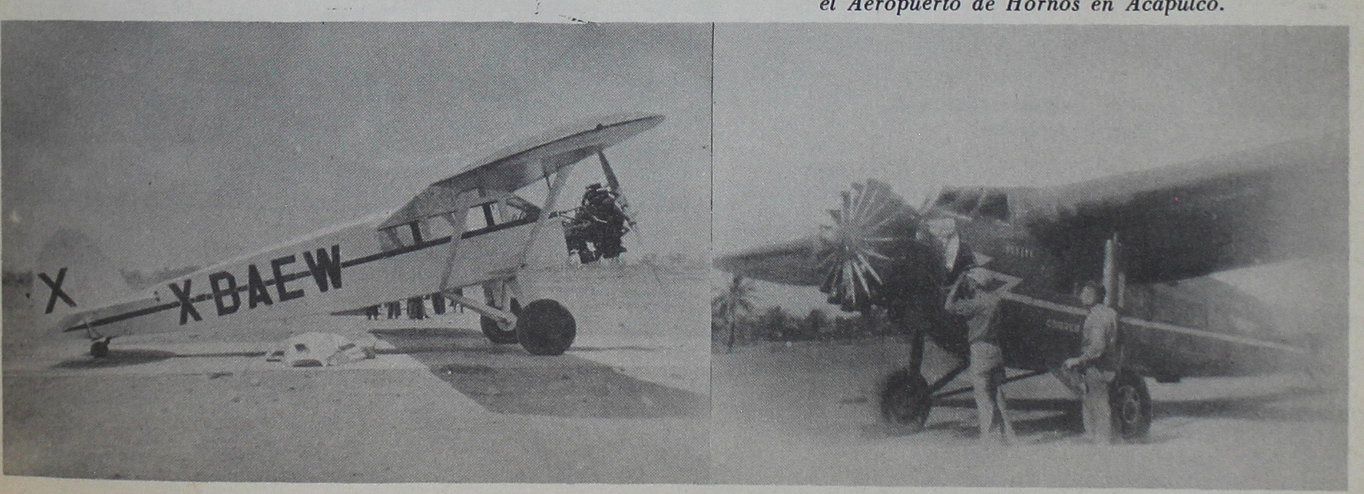
Líneas Aéreas Occidentales en 1934, era la línea aérea más rápida del mundo, usando aviones "Lockheed Orion" en sus vuelos Los Angeles Calif.-México.





Avión "Verville" con que se volaba la ruta México-Acapulco en sus principios.

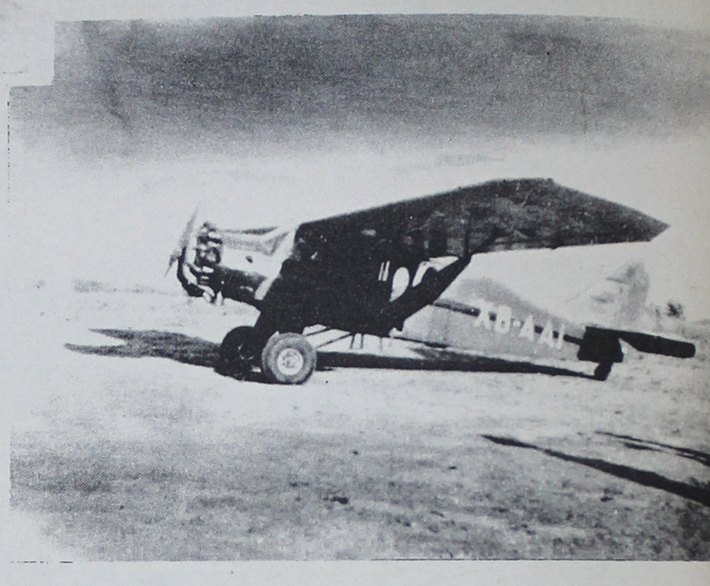
Un "Fokker" de Transportes Aéreos Mexicanos, S. A., es revisado por los mecánicos en el Aeropuerto de Hornos en Acapulco.





Fokker Super Universal en el campo de Aviación de Hornos, Acapulco, Gro.

Bellanca Pacemaker de seis plazas.

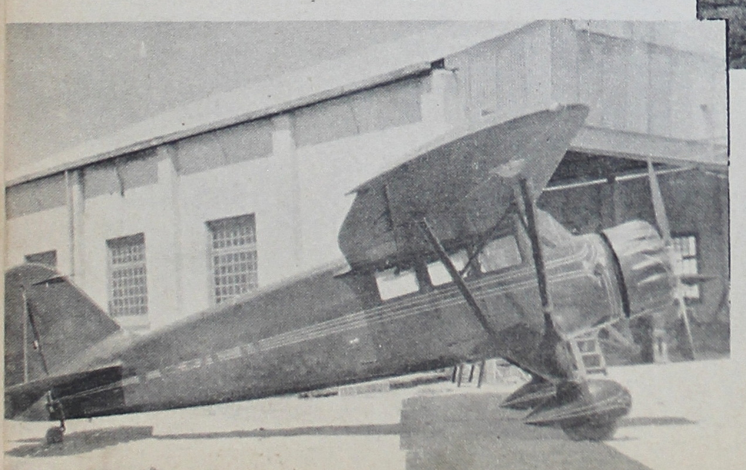


Diferentes tipos de aviones usados por Aeronaves de México a lo largo de su historia.



Ryan Broughan B-5 desarrollaba únicamente 95 mph.

Stinson SR inició los vuelos regulares en 1932, México-Acapulco.

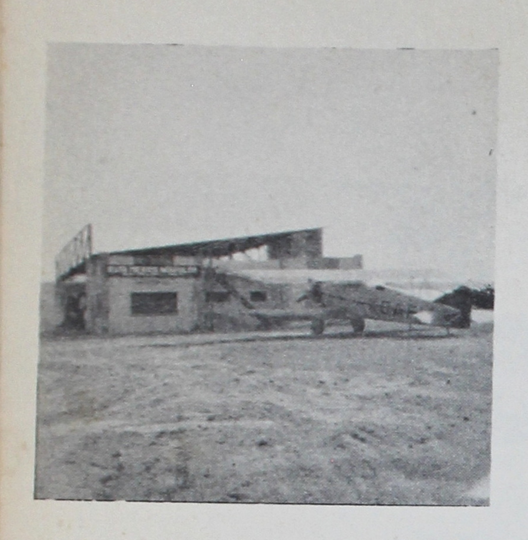




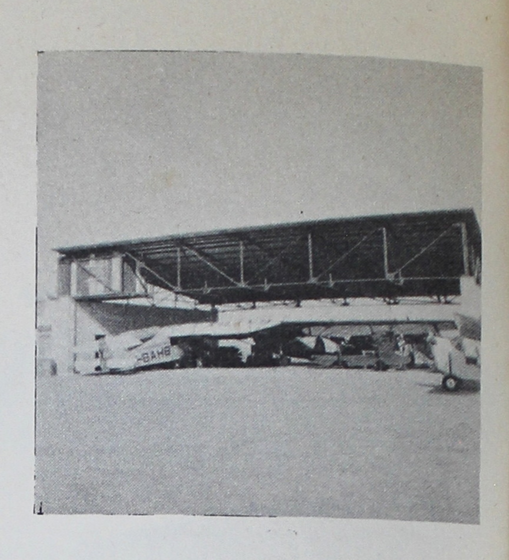
Avión Beechcraft 17 "Stagerwing", de Aeronaves de México, S. A.

Avión Waco usado por Aeronaves de México, S. A., en sus primeros años de servicios.

Avión "Travel Air" usado por Carlos Panini en sus rutas aéreas.

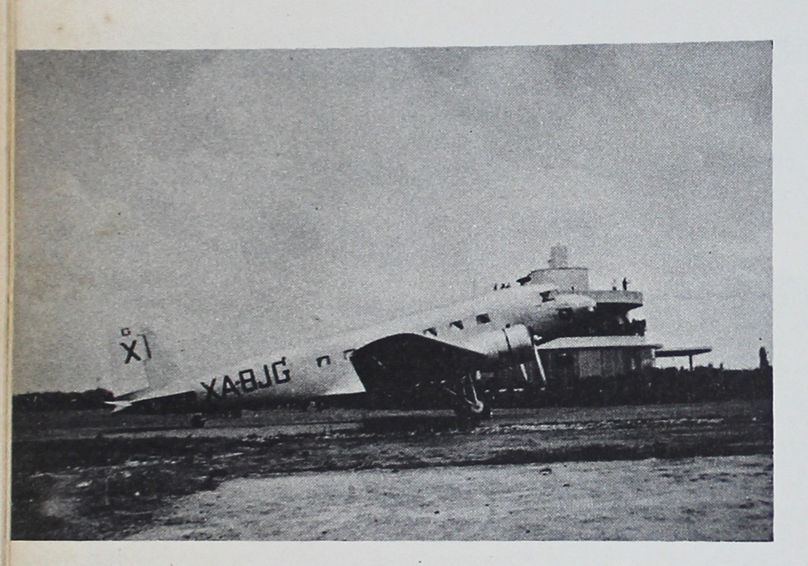


Varios aspectos de las instalaciones y equipo de la Cía. Aeronáutica del Sur, de Francisco Sarabia, en el año de 1937.

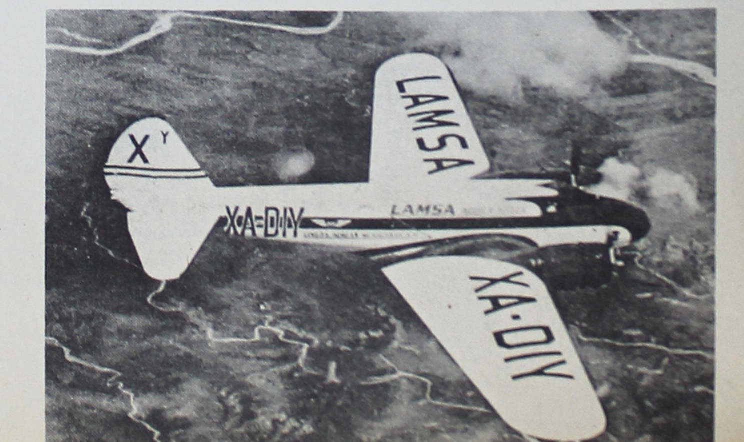




Varios aspectos de las instalaciones y equipo de la Cía. Aeronáutica del Sur, de Francisco Sarabia, en el año de 1937.



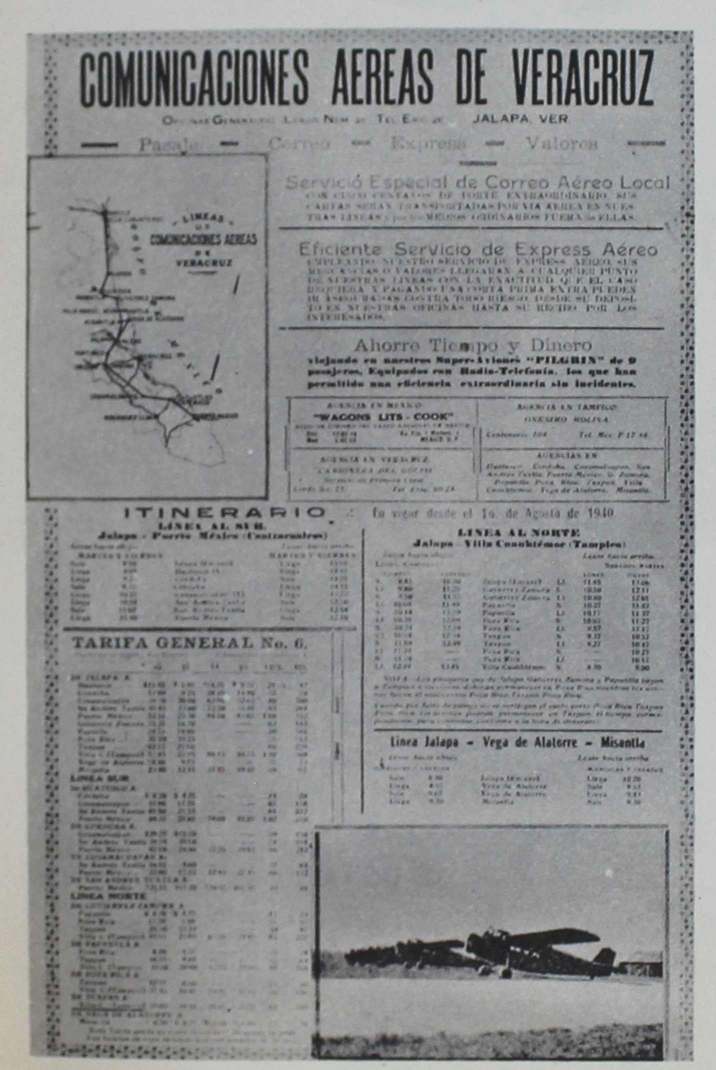
Llegada a México del primer avión Douglas DC-2, de la Compañía Mexicana de Aviación, S. A.



Boeing 247-D de Líneas Aéreas Mexicanas, S. A.



Cuerpo de mecánicos de la Cía. Aeronáutica del Sur de Francisco Sarabia.



COMUNICACIONES AEREAS DE VERACRUZ

JALAPA, VER.

— Pasaje — Correo — Express — Valores —

Servició Especial de Correo Aéreo Local

CON CINCO CENTAVOS DE PORTE EXTRAORDINARIO SUS CARTAS SERAN TRANSPORTADAS POR VIA AEREA EN NUESTRAS LINEAS y por los MEDIOS ORDINARIOS FUERA de ELLAS.

Eficiente Servicio de Express Aéreo

EMPLEANDO NUESTRO SERVICIO DE EXPRESS AEREO SUS MERCANCIAS O VALORES LLEGARAN A CUALQUIER PUNTO DE NUESTRAS LINEAS CON LA EXACTITUD QUE EL CASO REQUIERA Y PAGANDO UNA CORTA PRIMA EXTRA PUEDEN IR ASEGURADAS CONTRA TODO RIESGO DESDE SU DEPOSITO EN NUESTRAS OFICINAS HASTA SU RECIBO POR LOS INTERESADOS.

Ahorre Tiempo y Dinero

viajando en nuestros Super-Aviones "PILGRIM" de 9 pasajeros, Equipados con Radio-Telefonía, los que han permitido una eficiencia extraordinaria sin incidentes.

AGENCIA EN MEXICO "WAGONS LITS - COOK"	AGENCIA EN TAMPICO ONESIMO MOLINA Centenario 104 Tel. Mex. P 17 56
AGENCIA EN VERACRUZ CAMIONERA DEL GOLFO	AGENCIAS EN Huatusco, Córdoba, Cosamaloapan, San Andrés Tuxtla, Puerto México, G. Zamora, Papantla, Poza Rica, Tuxpan, Villa Cuauhtémoc, Vega de Alatorre, Misantla.

ITINERARIO En vigor desde el 1o. de Agosto de 1940

LINEA AL SUR.
Jalapa - Puerto México (Coatzacoalcos)

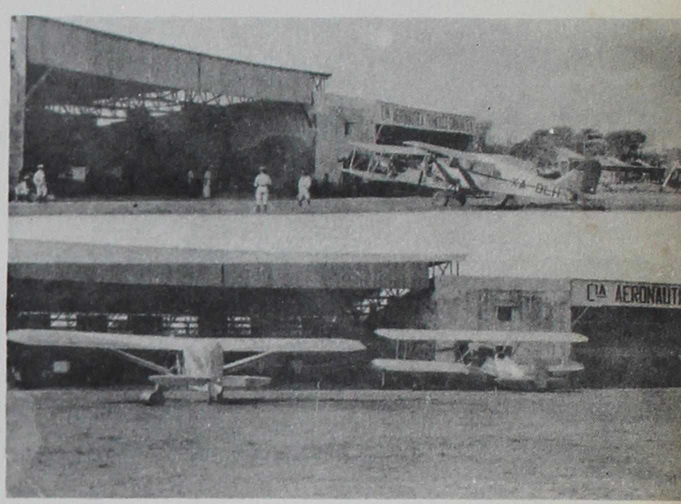
LINEA AL NORTE
Jalapa - Villa Cuauhtémoc (Tampico)

TARIFA GENERAL No. 6.

LINEA SUR

LINEA NORTE

Linea Jalapa - Vega de Alatorre - Misantla



Dos aspectos de las instalaciones de la Cía. "Francisco Sarabia", en la ciudad de Mérida, Yuc.

Itinerarios y tarifas de la Cía. Comunicaciones Aéreas de Veracruz.

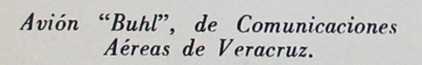


Hangares de la Cía. Comunicaciones Aéreas de Veracruz, en el Aeropuerto del Encerro.



Avión "Fairchild" de Comunicaciones Aéreas de Veracruz.



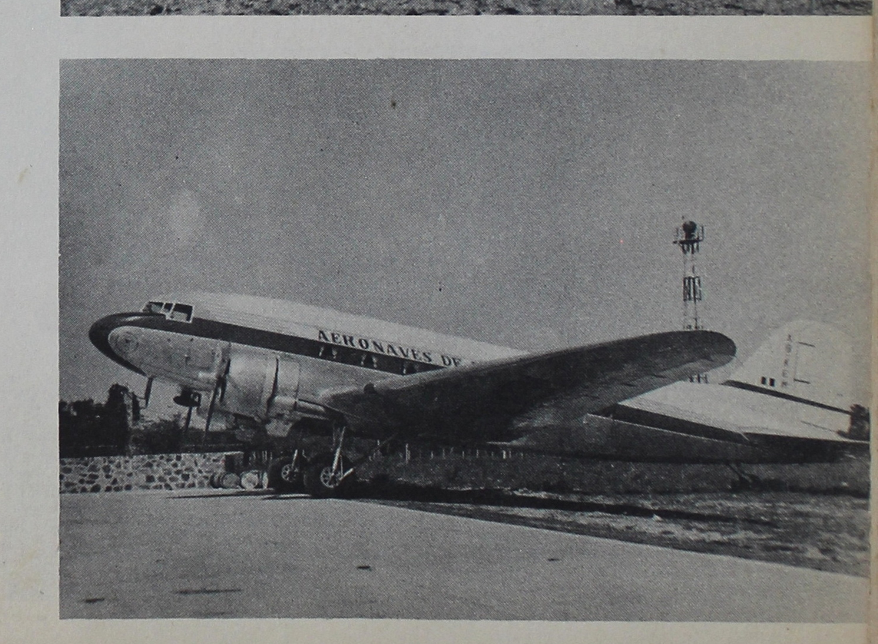


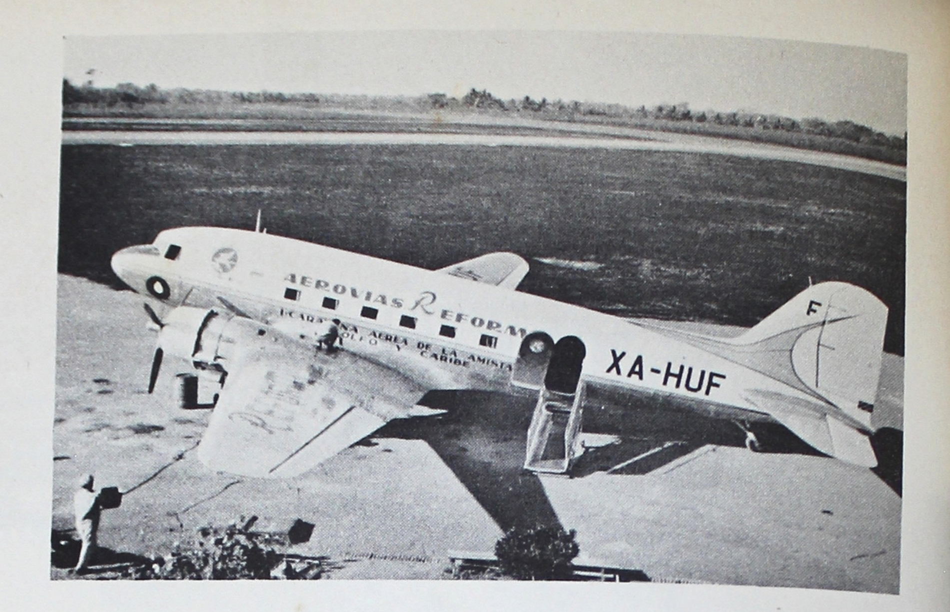
Avión "Buhl", de Comunicaciones Aéreas de Veracruz.

En el año de 1952, Líneas Aéreas Mexicanas, S. A., operaba sus rutas en el país con aviones "Douglas DC-3".

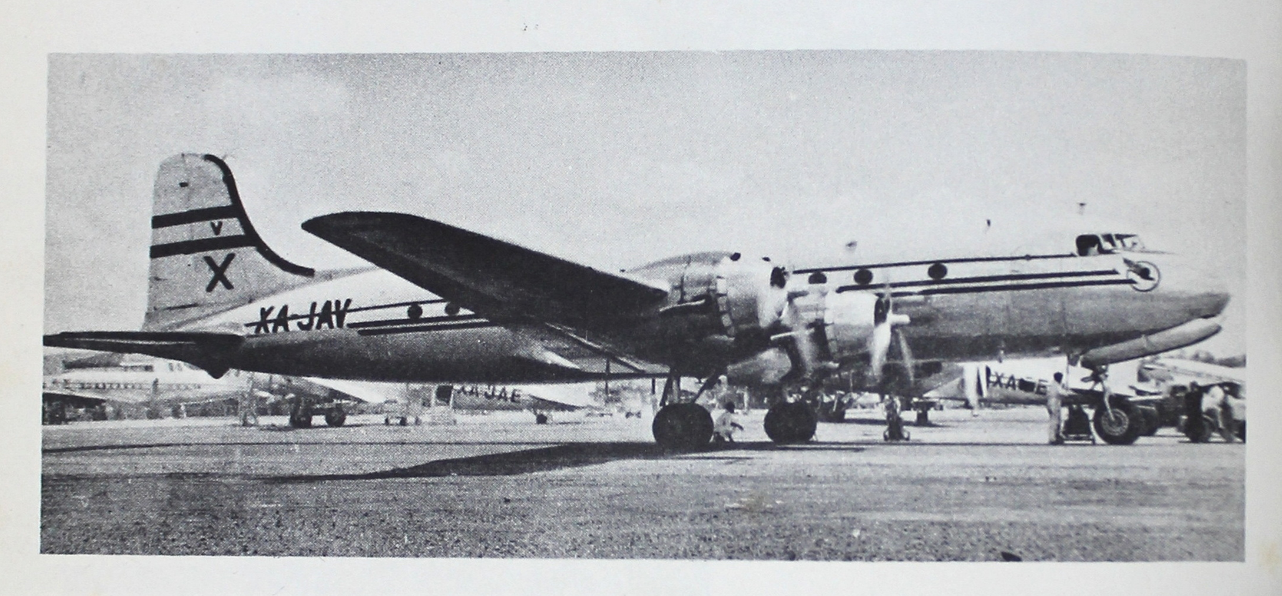
Avión "DC-3" de la Cía. Mexicana de Aviación, haciendo escala en el Aeropuerto de Tamuín, S.L.P.

En 1947, Aeronaves de México, S. A., había agregado a su flota aérea aviones "DC-3".





Avión "DC-3", de Aerovías Reforma.



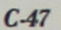
Avión "DC-4", introducido por Aeronaves de México en 1950, para cubrir su ruta México-Acapulco.



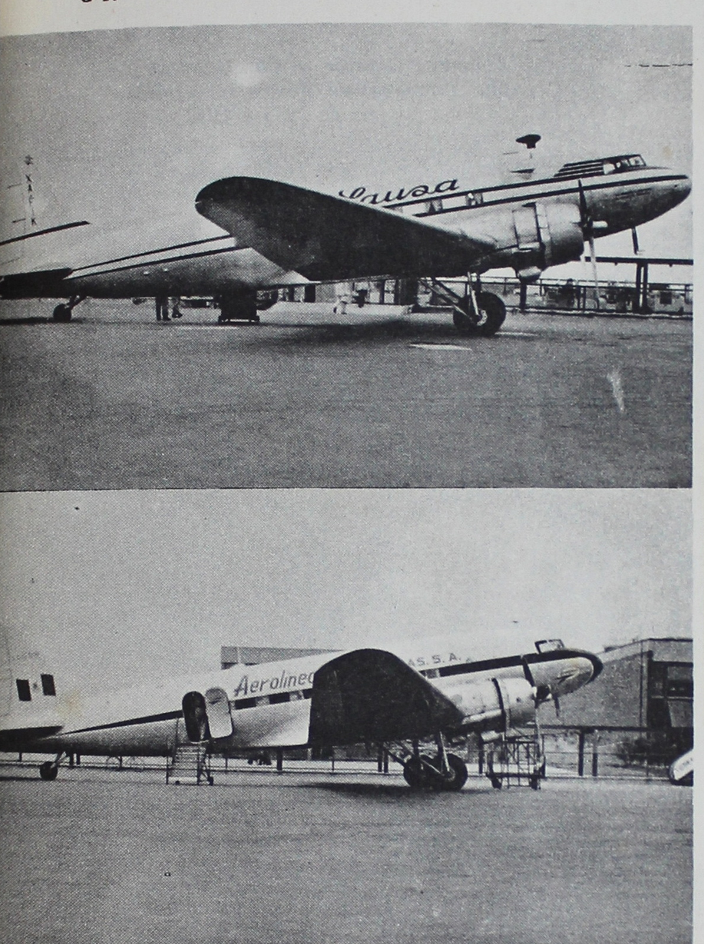
Avión Boeing 247-D perteneciente a la empresa Aeronaves de Michoacán.

Aviones de varios tipos pertenecientes a las empresas Transportes Aéreos Mexicanos, Aerolíneas Mexicanas, Líneas Aéreas Unidas y Aerocarga, S. A.




C-47

C-47

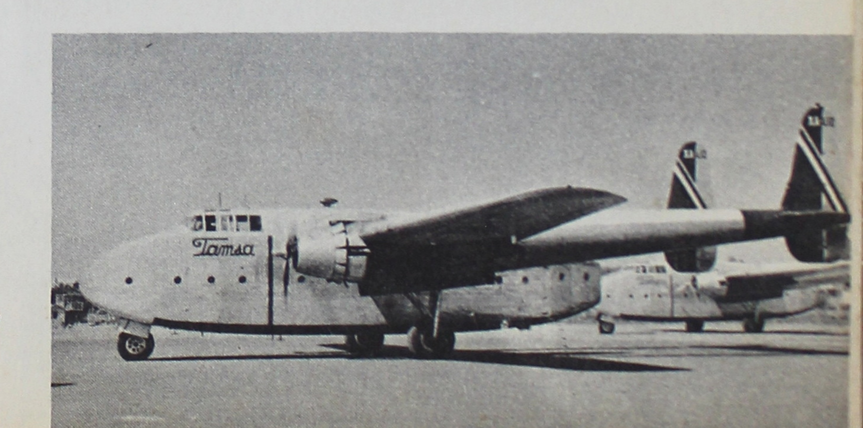


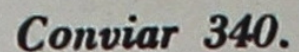
DC-3



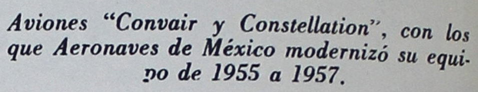
C-46

C-82

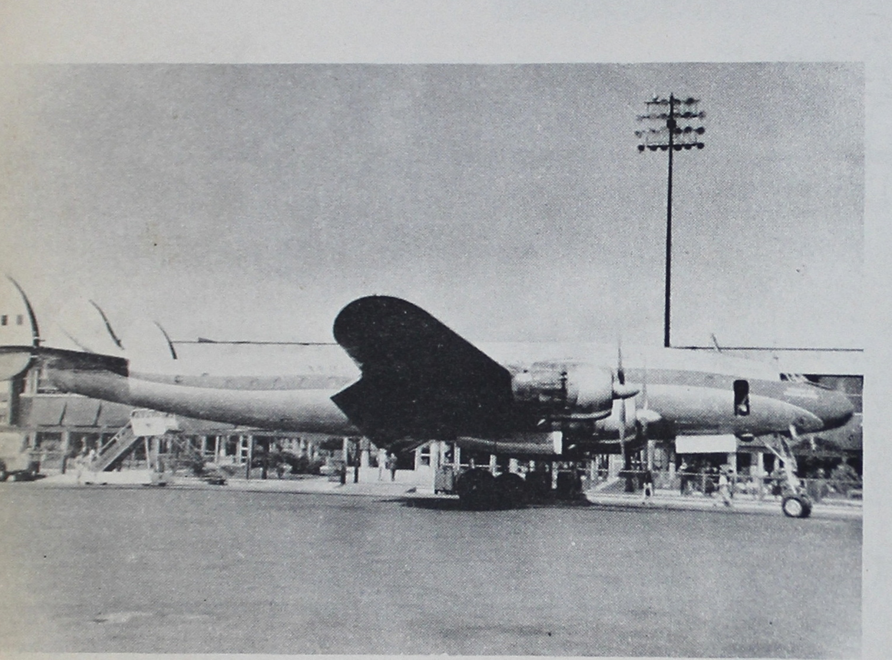


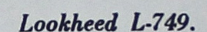


Conviar 340.



Aviones "Convair y Constellation", con los que Aeronaves de México modernizó su equipo de 1955 a 1957.





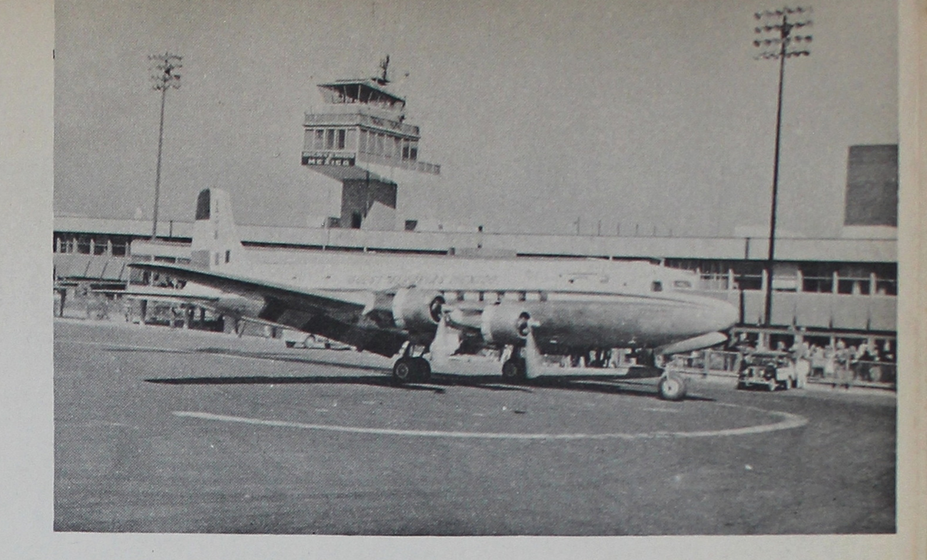
Lookheed L-749.

DC-7C



Escenas como ésta pueden verse con mucha frecuencia en el Aeropuerto Central de la ciudad de México.

Al reiniciar sus servicios trasatlánticos en 1959, Guest Aerovías México, puso en servicio aviones "DC-6", como el que aparece en la fotografía y que representa la salida del vuelo inaugural.



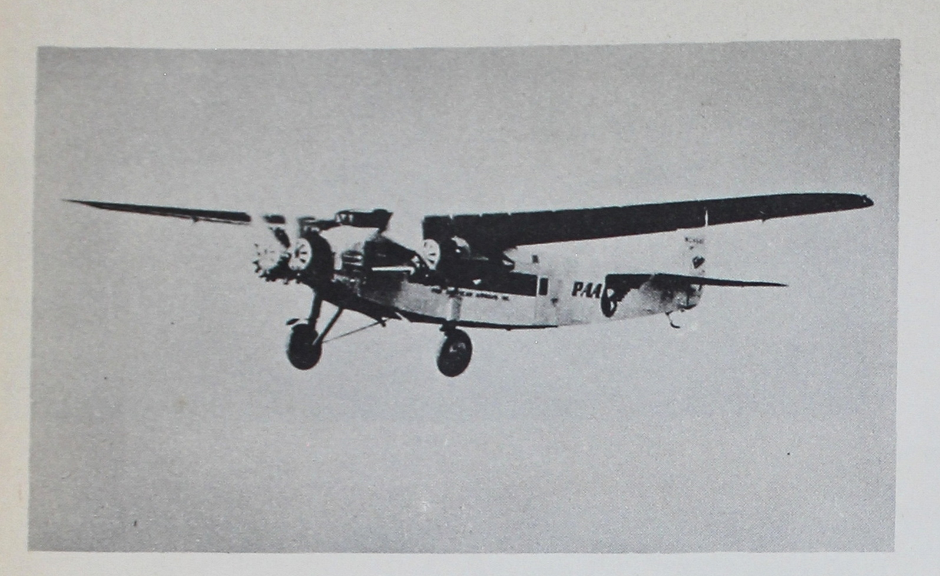


Avión Bristol Britania de Turbo-Hélice, con el que Aeronaves de México cubre sus vuelos México-Nueva York.



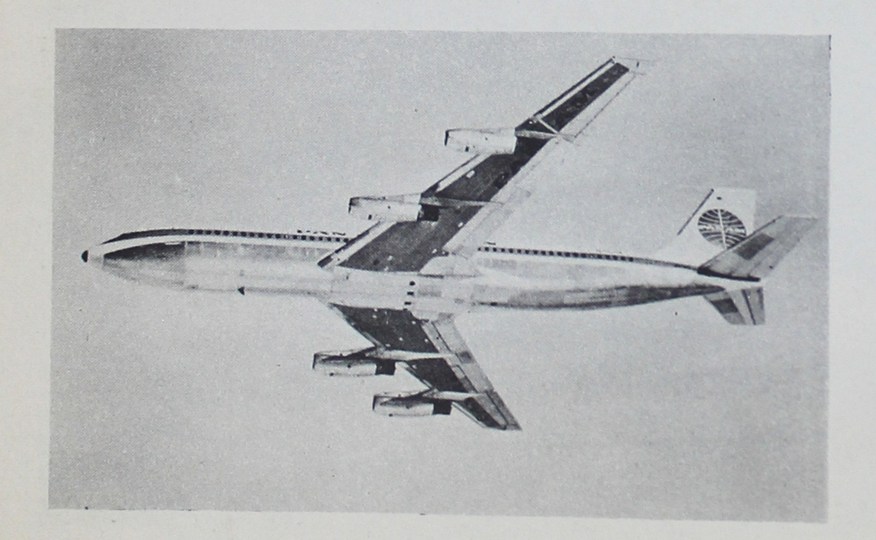
He aquí uno de los tres "Comets 4-C", de turbo-reacción, recientemente adquirido, por la Mexicana de Aviación en Inglaterra.

EMPRESAS AEREAS INTERNACIONALES

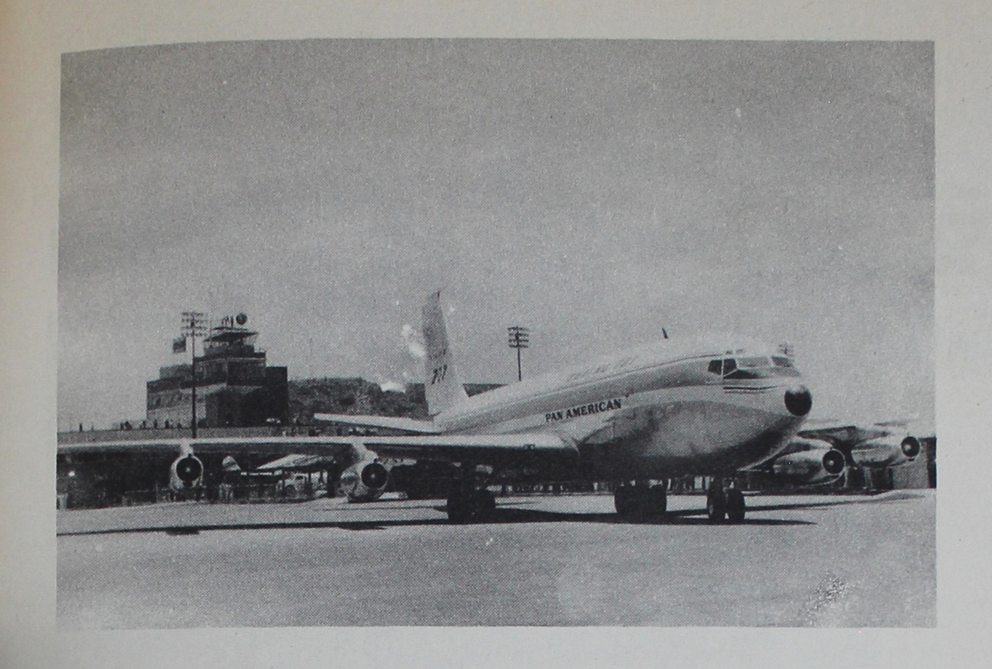


Composición fotográfica que capta el marcado contraste del progreso de la aviación, en las últimas tres décadas. Arriba aparece un Tri-Motor "Fokker", para 10 pasajeros y 184 KPH, abajo un poderoso Treta-Reactor "Boeing-707", para 165 pasajeros y 920 KPH.





Dos aviones pertenecientes a la misma familia, el viejo "Boeing Estrato Crucero" y el moderno "Boeing-707", usados por Pan-American Airways, en dos fases de su historia.



Las distancias entre las principales ciudades de la América están siendo acortadas día a día por los nuevos transportes de propulsión a reacción Boeing 707 como éste, que realizó un vuelo especial a la Ciudad de México.

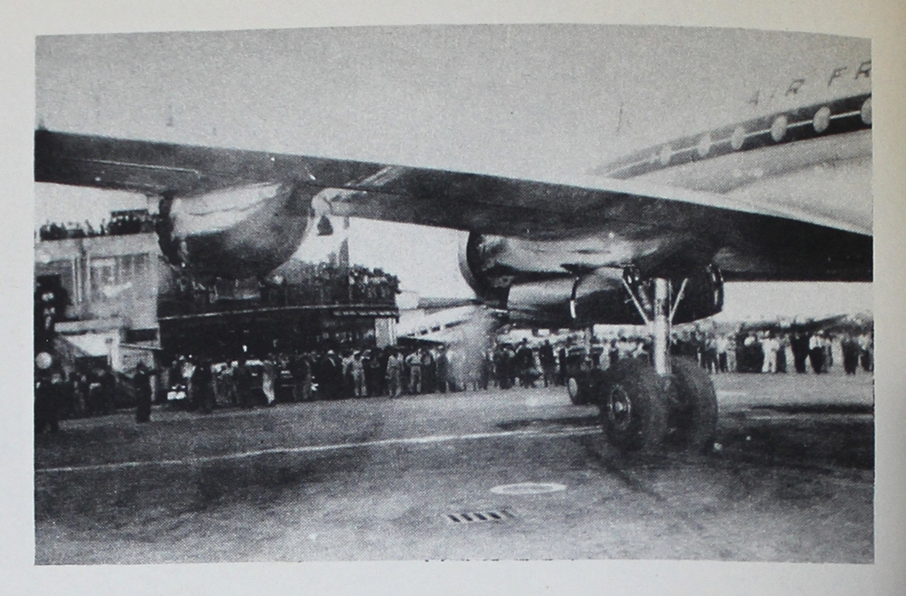
American Airlines, inauguró sus servicios a la ciudad de México, en septiembre de 1942. En la fotografía podemos ver al "DC-3", en el momento del despegue de su vuelo inaugural.

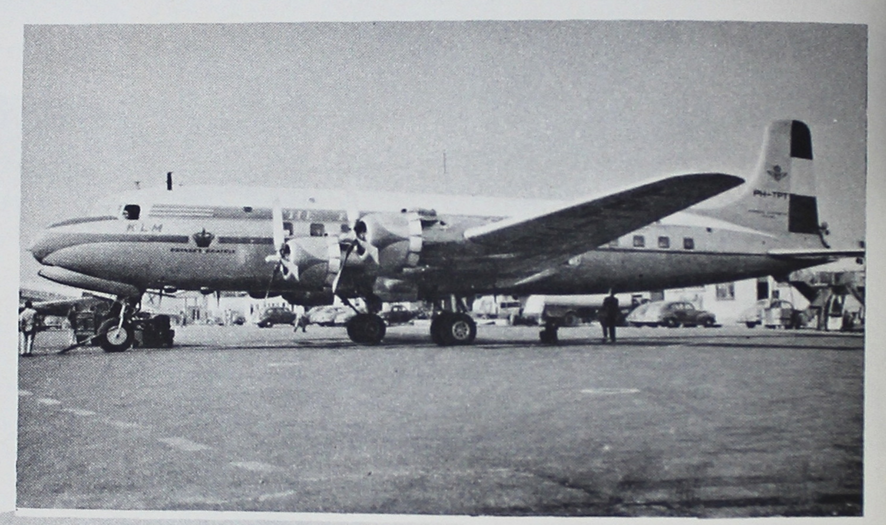




Vista general del hangar "Francisco Sarabia", puesto en servicio por American Airlines, en julio de 1959.

Avión "Constellation", que realizó el primer vuelo de Air France, de París a México, aterriza en esta capital el 28 de abril de 1952.



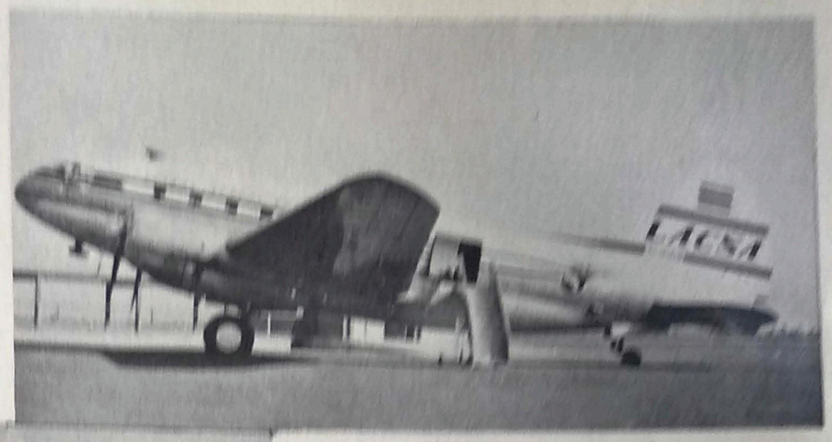


DC-6



V. Viscount.

Aviones pertenecientes a empresas extranjeras de aviación, que cubren servicios regulares a nuestro país, ellas son: KLM y TACA.



C-46



DC-6B

Aviones pertenecientes a empresas extranjeras de aviación, que cubren servicios regulares a nuestro país, ellas son: LACSA, WESTERN, CANADIAN PACIFIC, EASTERN AIRLINES.



Britania.

DC-7





Comida ofrecida por el Departamento de Aeronáutica Civil, al P.A. Carlos Panini.



Grupo de funcionarios y empleados del Departamento de Aeronáutica Civil, acompaña a Francisco Sarabia el día en que le fue impuesta la Medalla "Emilio Carranza", en premio a sus notables vuelos internacionales.

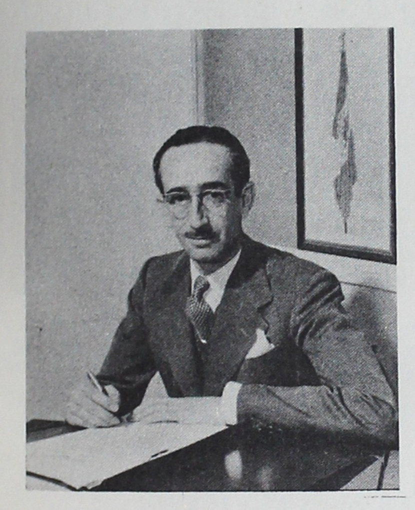


Banquete ofrecido al Jefe del Departamento de Aeronáutica Civil, coronel piloto aviador Roberto Fierro en el año de 1930.

CONGRESOS Y REUNIONES INTERNACIONALES



Delegados al Congreso del Comité Jurídico de la OACI, hacen una visita de cortesía al Presidente de la República, licenciado Miguel Alemán.



Sr. Lic. Enrique M. Loaeza, ex representante de México ante el Consejo de la OACI.



Sala de Conferencias del Palacio Sankey Kaikan de Tokio, Japón, durante la celebración del XI Período de Sesiones del Comité Jurídico de la OACI, en donde México estuvo debidamente representado.



Sr. Lic. Antonio Francoz Rigalt, fundador de la Cátedra de Derecho Aeronáutico, en la facultad de Derecho de la UNAM.



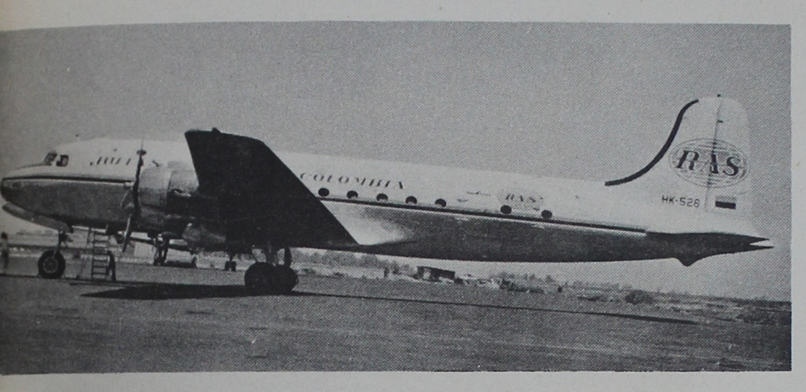
Señores licenciados Fernando Ongay Méndez, Antonio Francoz Rigalt y Dr. Edward Warner, representantes de México, los primeros, en la Conferencia del Comité Jurídico de la OACI, celebrada en Munich, Alemania, en 1959.



Vista del salón de conferencias del Palacio de Patentes y Marcas, durante la celebración de la reunión del Comité Jurídico de la OACI en la que México estuvo representado por los Sres. licenciados Antonio Francoz Rigalt y Fernando Ongay Méndez.



Lockheed L-1049 G



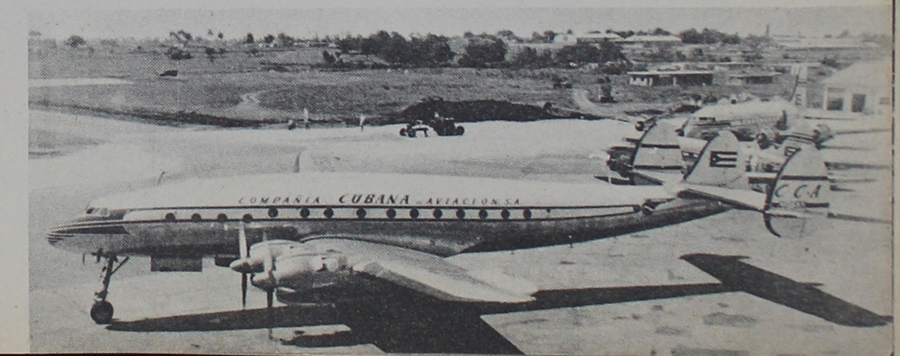
DC-4

Aviones pertenecientes a empresas extranjeras de aviación, que cubren servicios regulares a nuestro país, ellas son: IBERIA, RUTAS AEREAS DE COLOMBIA, REAL AEROVIAS BRASIL y CUBANA DE AVIACIÓN.

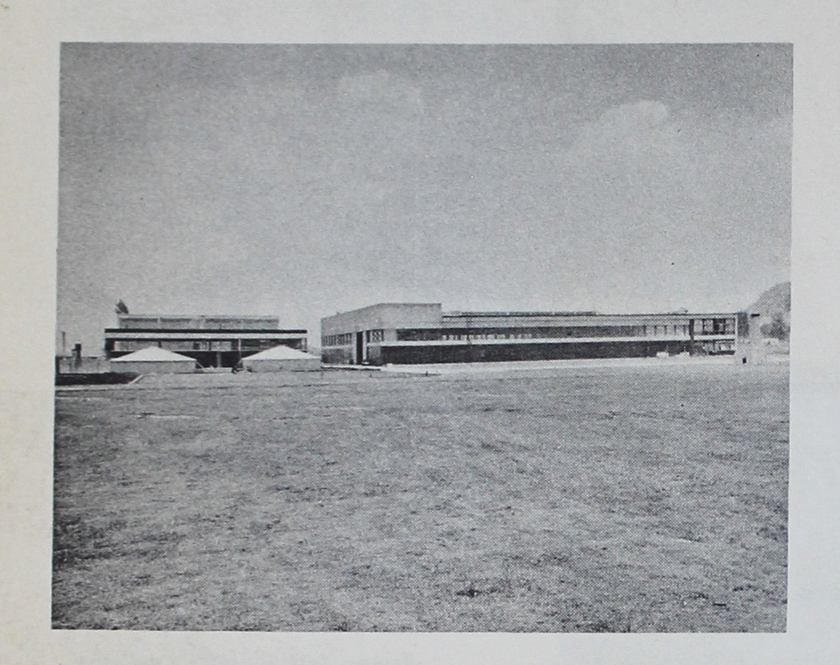


Lockheed L-1049 H

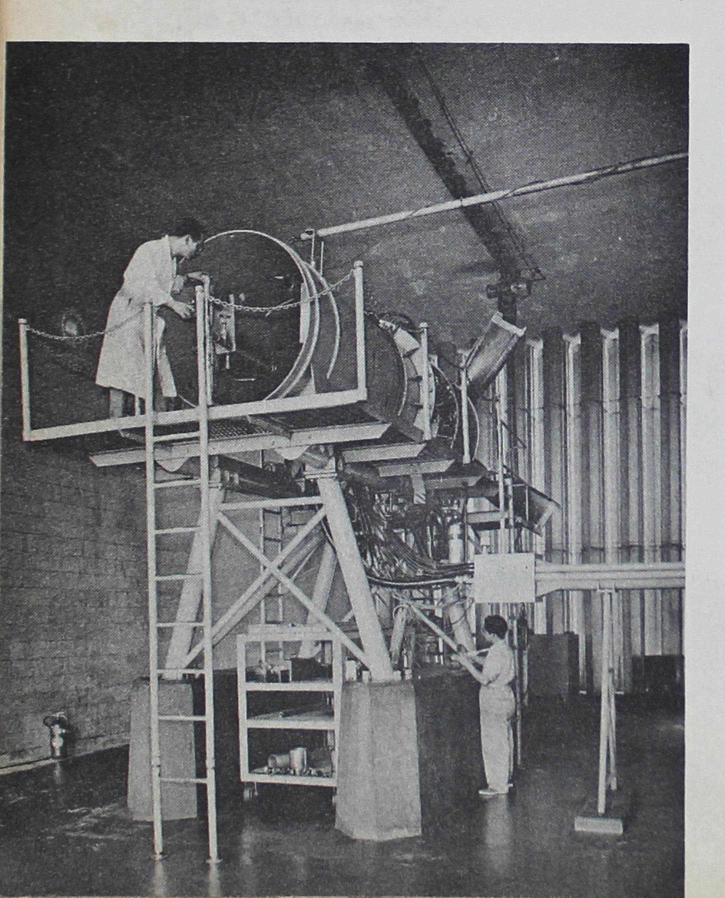
Lockheed L-1049



MANTENIMIENTO



Fachada norte del edificio y talleres de Bristol de México, S. A.

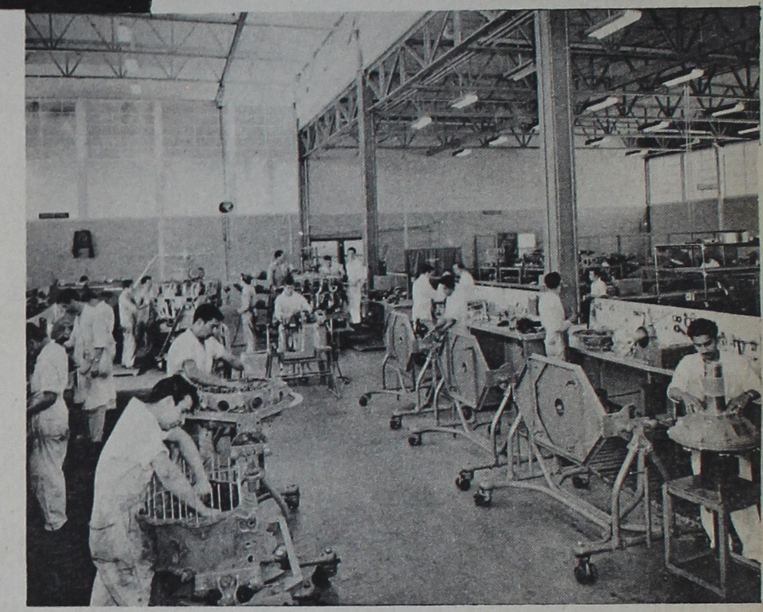


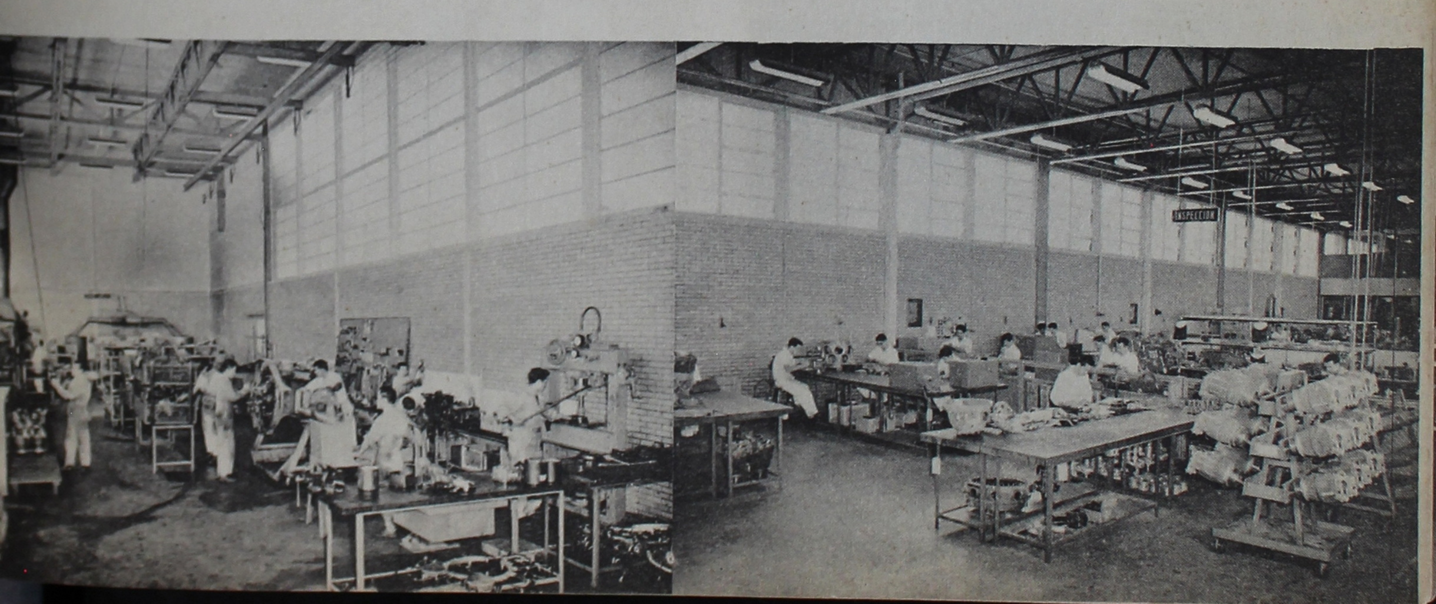


Banco de pruebas para motores en las instalaciones de Bristol de México, S. A.

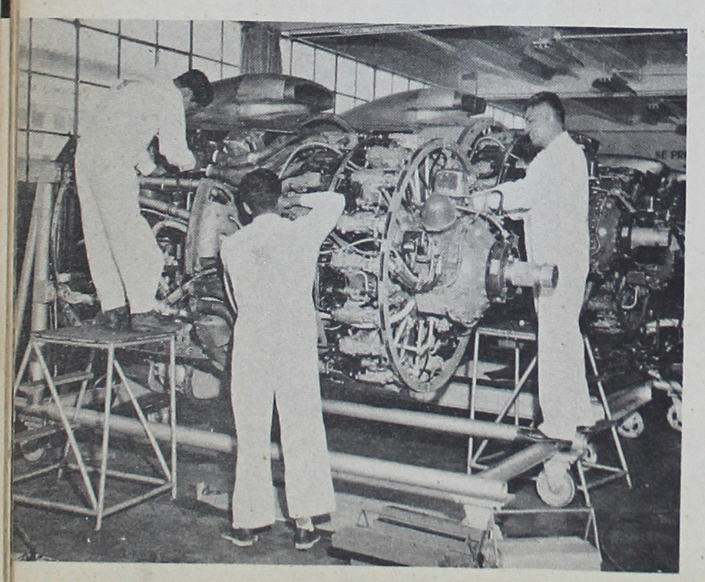


Diferentes aspectos de los talleres de reparación de motores de aviación de Bristol de México.





Diferentes aspectos de los talleres de reparación de motores de aviación de Bristol de México.



Esta fotografía muestra un aspecto de la sección de motores del departamento de mantenimiento de la Compañía Mexicana de Aviación.



Don Antonio Riva y Cervantes, entusiasta aviador particular de los comienzos de nuestra aviación civil.



Mario Castelan, uno de los primeros pilotos civiles mexicanos frente a su avión "Avro-Avian".

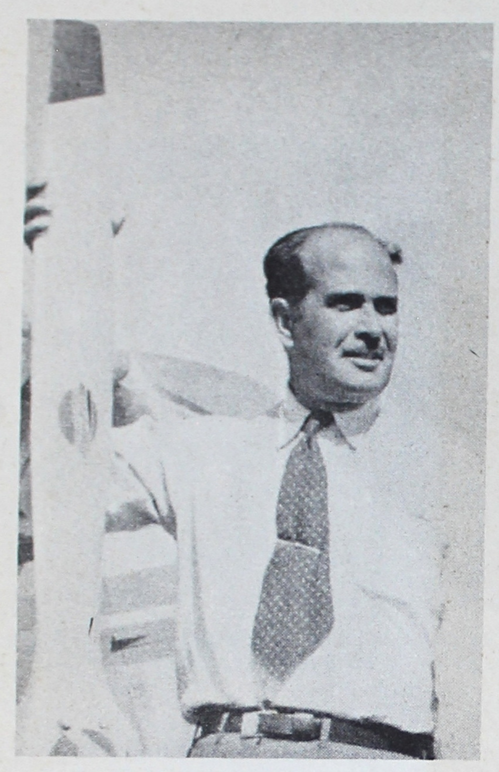
AVIACION PRIVADA

Eduardo Apellanes, otro de los iniciadores de la aviación civil.

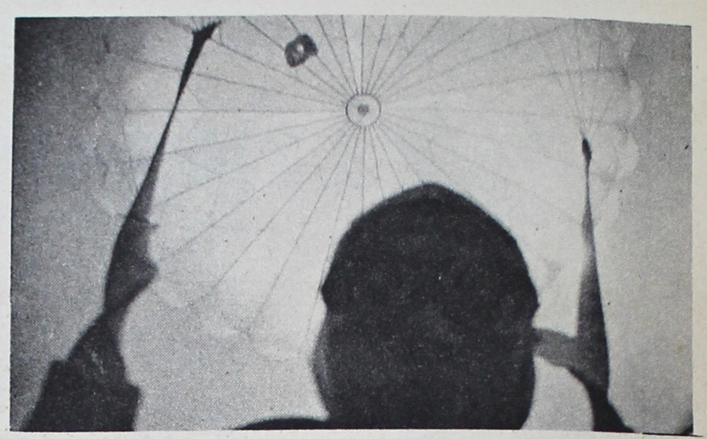




Ceremonia de inauguración por el coronel Roberto Fierro del primer Aéreo-Club de México.



Rafael Obregón Santacilia, "El Chante", destacado piloto aviador civil.



Rara fotografía tomada por el propio paracaidista en el momento de lanzarse al espacio. El autor de esta fotografía es Agustín Gutiérrez Peláez, "El Gato".



Agustín Gutiérrez Peláez, "El Gato", ameritado P. A. mexicano, que se ha distinguido en el extranjero como paracaidista, piloto acrobático y de planeadores.



Manuel R. Varela, otro de los valores de nuestra aviación civil.



Manuel González y Díaz Lombardo, que con su hermano Ramón, realizó los primeros vuelos regulares al Puerto de Acapulco, Gro.



Capitán P.A. Pedro Caloca, viejo maestro de los pilotos civiles de México.



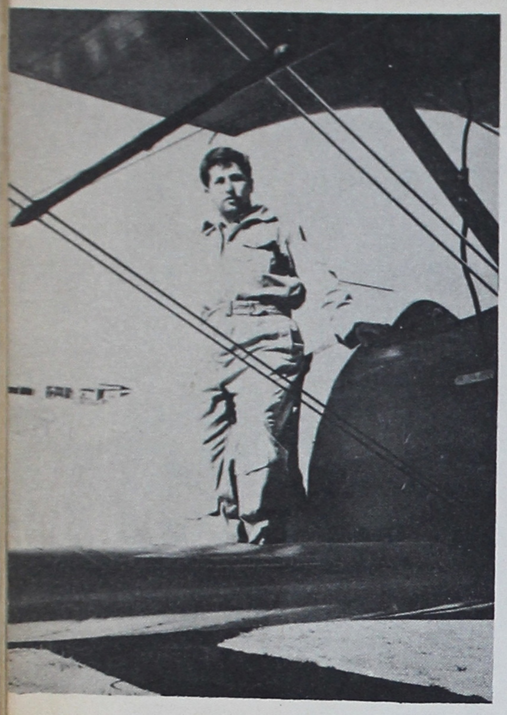
Ingeniero piloto aviador Luis Struck, que en el año de 1958 estableció el récord mundial de altura para aviones ligeros clase C-1-C, se prepara para iniciar su difícil prueba, reconocida por la F. A. I.

Arturo Alvarez de La Cuadra, entusiasta piloto deportivo, frente al avión "Teziutlán", de fabricación nacional, con el que formó numerosos pilotos en su Escuela de Aviación Civil.





Cap. P. A. Salvador Dosamantes.



P. A. Javier Merino Arroyo.



P. A. William S. Durkin.

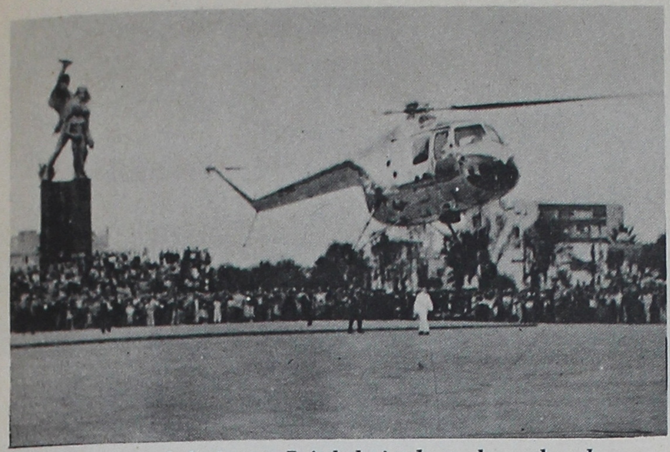
GRUPO DE DESTACADOS PILOTOS DEPORTIVOS MEXICANOS.

P. A. Luis G. Herrera.





El conocido industrial y piloto aviador deportivo Manuel Suárez Mier, fundador del Club Aéreo de México, A. C.



Moderno helicóptero Bristl desiende en la explanada frente al edificio SCOP.

Grupo de pilotos deportivos: Cap. P. A. Carlos Niño de Rivera, Lic. P. A. Manuel García de la Torre, Lic. P. A. Aarón Sáenz Jr., en la 4ª carrera aérea México-Acapulco, organizada por el Club Aéreo de México.







Piloto aviador Abraham Murillo, paracaidista y destacado piloto civil.



Licenciado piloto aviador Hesiquio Aguilar e ingeniero piloto aviador José Villanueva Aguilera, Presidente el primero del Club Aéreo de México y el segundo, Vicepresidente de la Federación Aeronáutica Internacional, comentan los resultados de la cuarta carrera aérea México-Acapulco. Los acompañan, Aarón Sáenz Jr., Jorge Villarreal y Agustín Guerra R.

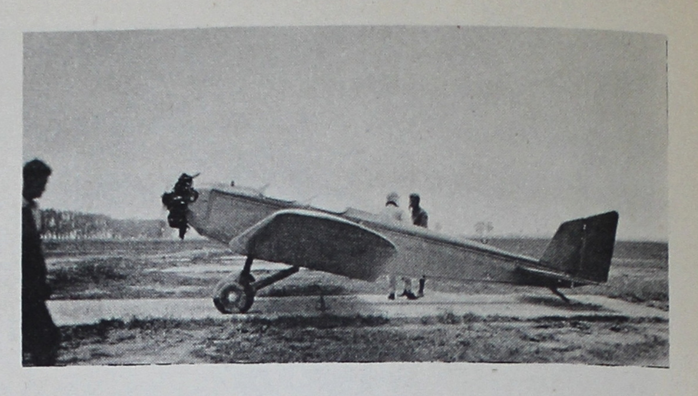
Piloto aviador Francisco J. Waltz.



Piloto aviador Carlos Carmona, triunfador de varias carreras aéreas, organizadas por el Club Aéreo de México.

Sr. H. O. Claywell, piloto deportivo de los principios de la aviación civil en México, que en el año de 1930 se distinguió por su actuación en la aviación deportiva.





Dos aspectos del aeropuerto central en el año de 1930.

Con este aeroplano, tipo "Parasol", el mayor Adán Gálvez Pérez ganó en 1930, una carrera de pilones.



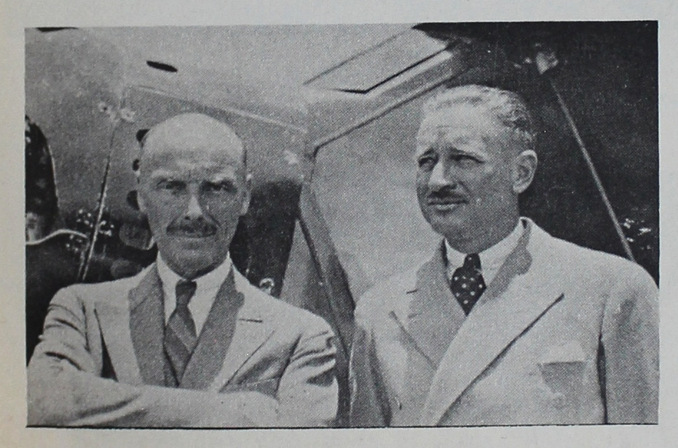


"Los Tamarindos", Gro.

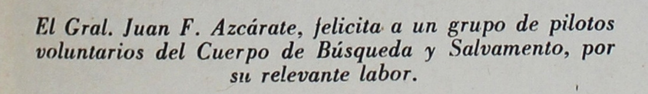
Dos auténticos aeropuertos vecinales de la Sierra de Guerrero. En éstos difíciles campos de aterrizaje, la aviación ligera, calladamente copera día a día en el progreso de la Patria.



"Cacho de Oro", Gro.



El ameritado capitán P.A. Julio Zinzer con su discípulo el Dr. Federico Reinking, en el año de 1932.

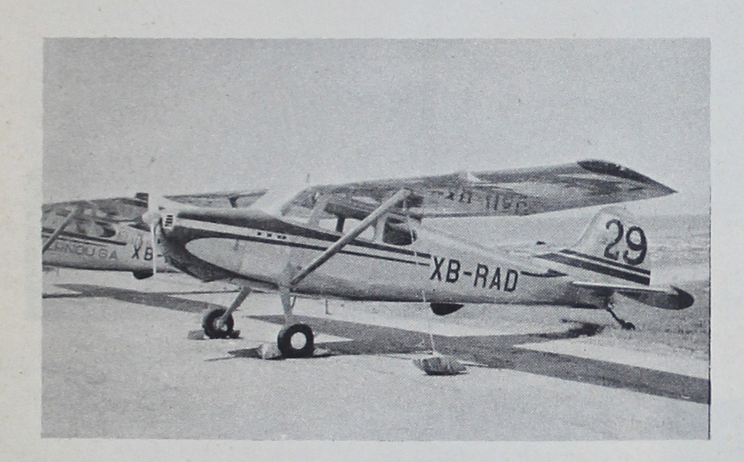


El Gral. Juan F. Azcárate, felicita a un grupo de pilotos voluntarios del Cuerpo de Búsqueda y Salvamento, por su relevante labor.



El piloto aviador Jesús de Zaracho, recibe su trofeo como ganador de la quinta carrera aérea México-Acapulco, de manos del ingeniero José Villanueva, presidente en aquel entonces del Club Aéreo de México.

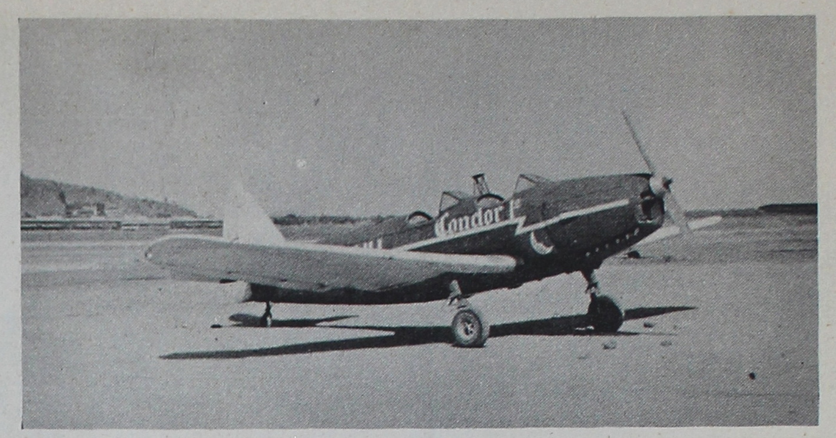




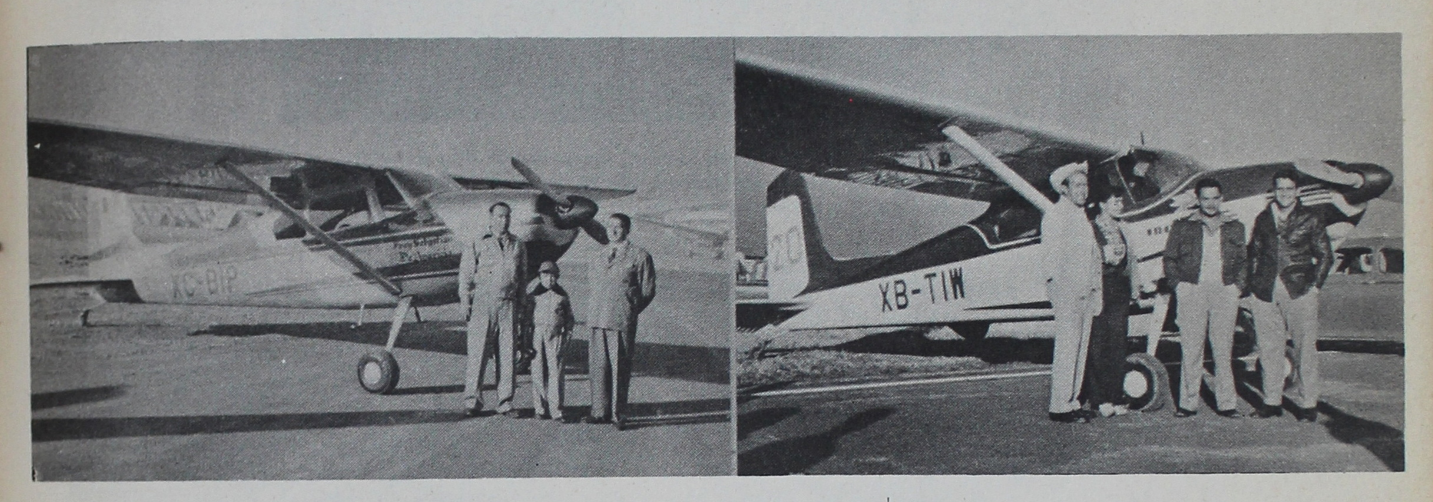
Grupo de máquinas participantes en la 2ª carrera aérea México-Acapulco.



El licenciado piloto aviador, Hesiquio Aguilar, recibe su trofeo como triunfador de la sexta carrera aérea México-Acapulco.



Fairchild PT-19



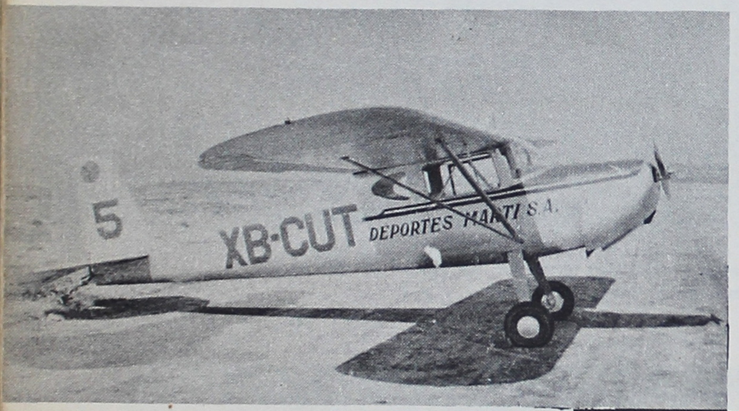
Tres aspectos de competencias aéreas realizadas por el Club Aéreo de México, para fomento de la aviación civil.



El ingeniero piloto aviador Pascual Gutiérrez Roldán, Presidente Fundador del Club Aéreo de México, impone una condecoración especial a la tripulación del primer avión de pasajeros que sufrió un atentado dinamitero en México, el 24 de Sept. de 1952. Tripulación: Cap. P. A. Carlos Rodríguez Corona, P. A. Agustín Jurado Amilpa y Sobrecargo Lilia Novelo Torres.



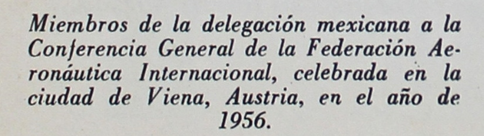
El ingeniero Walter C. Buchanan, declara inaugurada la primera Conferencia Regional de la Federación Aeronáutica Internacional para la América Latina, celebrada en México en 1956.



Avión deportivo más popularizado en la aviación civil de México.

Cessna 140





Miembros de la delegación mexicana a la Conferencia General de la Federación Aeronáutica Internacional, celebrada en la ciudad de Viena, Austria, en el año de 1956.

Escuelas de *AVIACION*

Capitán Jorge Villarreal, con los mecánicos Modesto Rodríguez y Dionisio Contreras, frente al avión de "Havilland Moth", con el que el primero se inició como instructor de vuelo en el año de 1936.



Diferentes aspectos del equipo de vuelo perteneciente a la Escuela de Aviación "5 de Mayo 2", en Puebla, Pue.

Stearman PT-17



Cessna T-50

Interstate L-6





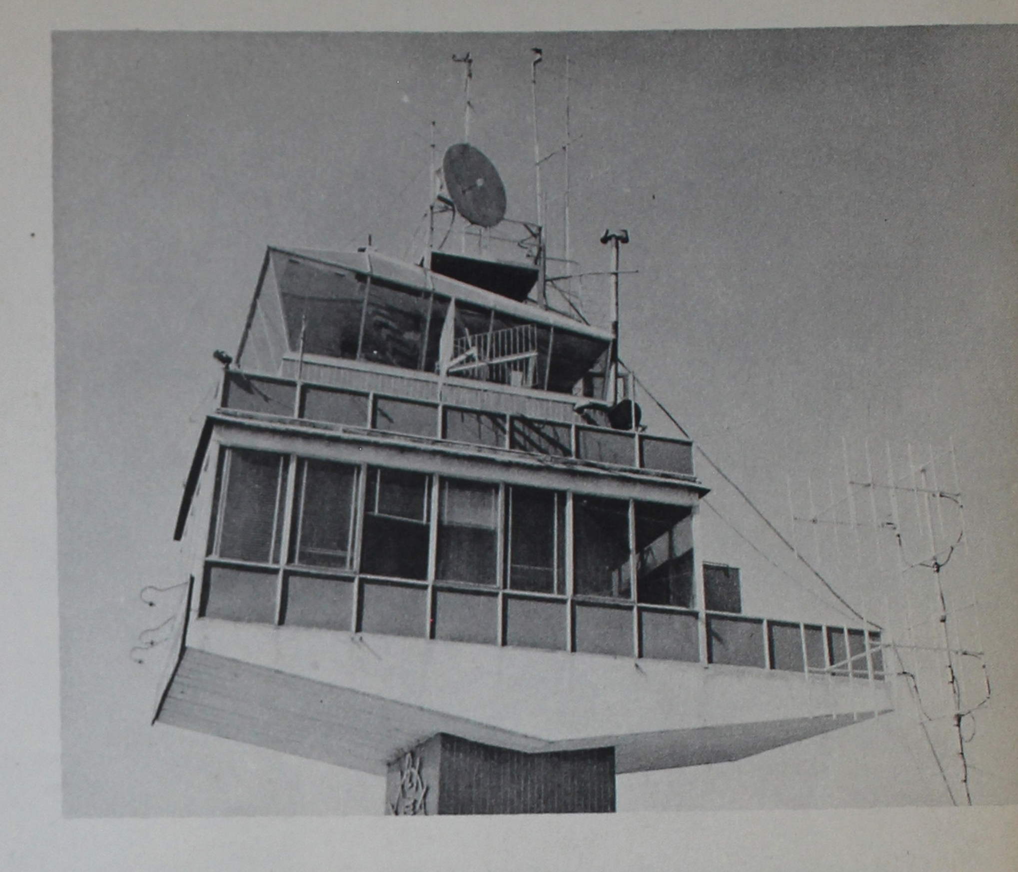
Un alumno de la Escuela de Vuelo del Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil, recibe las últimas instrucciones antes de iniciar su su primer "vuelo solo".



Clase de telecomunicaciones, en el Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil.

Un aspecto de la clase de carpintería de aviación del CIAAC. Instructor, Sr. Guillermo Alexander.

Torre de control del Aeropuerto Central de la ciudad de México, operada por Radio Aeronáutica Mexicana, S. A.



RADIO AERONAUTICA MEXICANA, S. A.



Sección de radio, para comunicaciones aeronáuticas, en el Aeropuerto Central (RAMSA).



Sección de Teletipos, Comunicaciones Aeronáuticas (RAMSA), Aeropuerto Central de México.

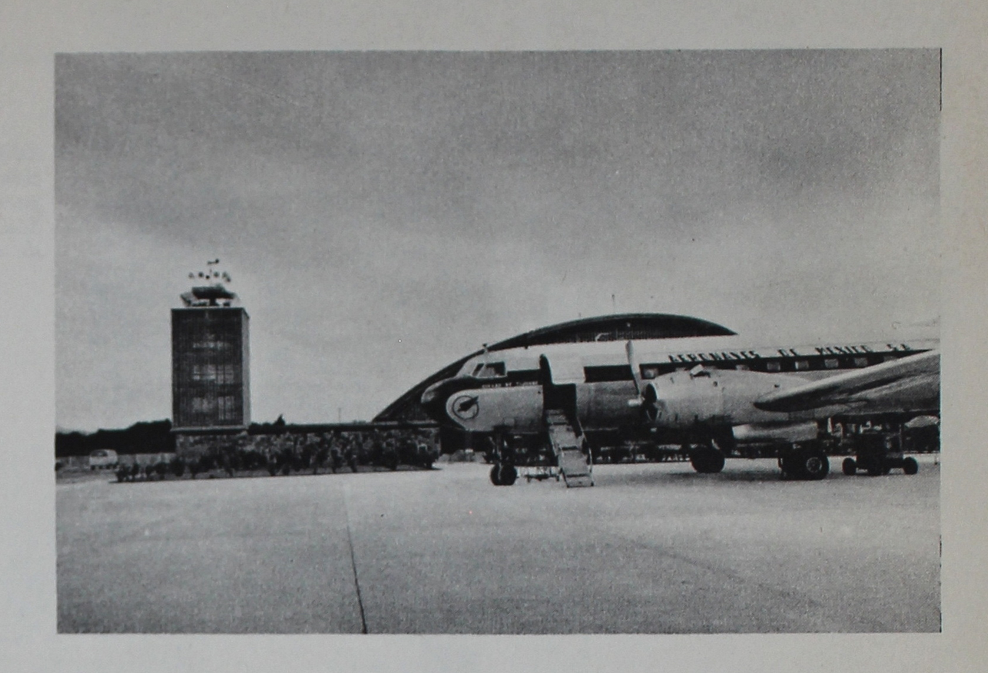
Estación receptora de Tepexpan, Estado de México (RAMSA).





Estación Facilidad de Navegación VOR, en el Aeropuerto Central de México (RAMSA).

AEROPUERTOS



Aeropuerto Federal de "Plan de los Amates", en Acapulco, Gro.



Vista de los jardines del edificio principal de la estación de pasajeros del Aeropuerto central de la ciudad de México.

Hall principal del edificio de la estación de pasajeros del Aeropuerto Central de la ciudad de México.





Edificio administrativo y estación de pasajeros del Aeropuerto Federal de Hermosillo, Son., visto desde la plataforma de estacionamiento de aviones.



Detalle interior que muestra las comodidades que ofrece el moderno Aeropuerto Federal de Matamoros, Tamps.



Fachada del edificio del Aeropuerto Federal en Nogales, Son.

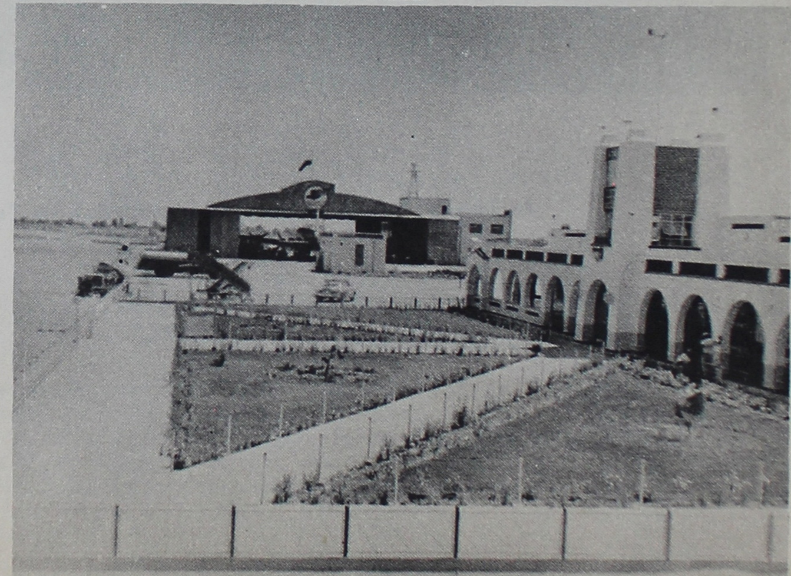
Aeropuerto Federal de Ciudad Obregón, Son.

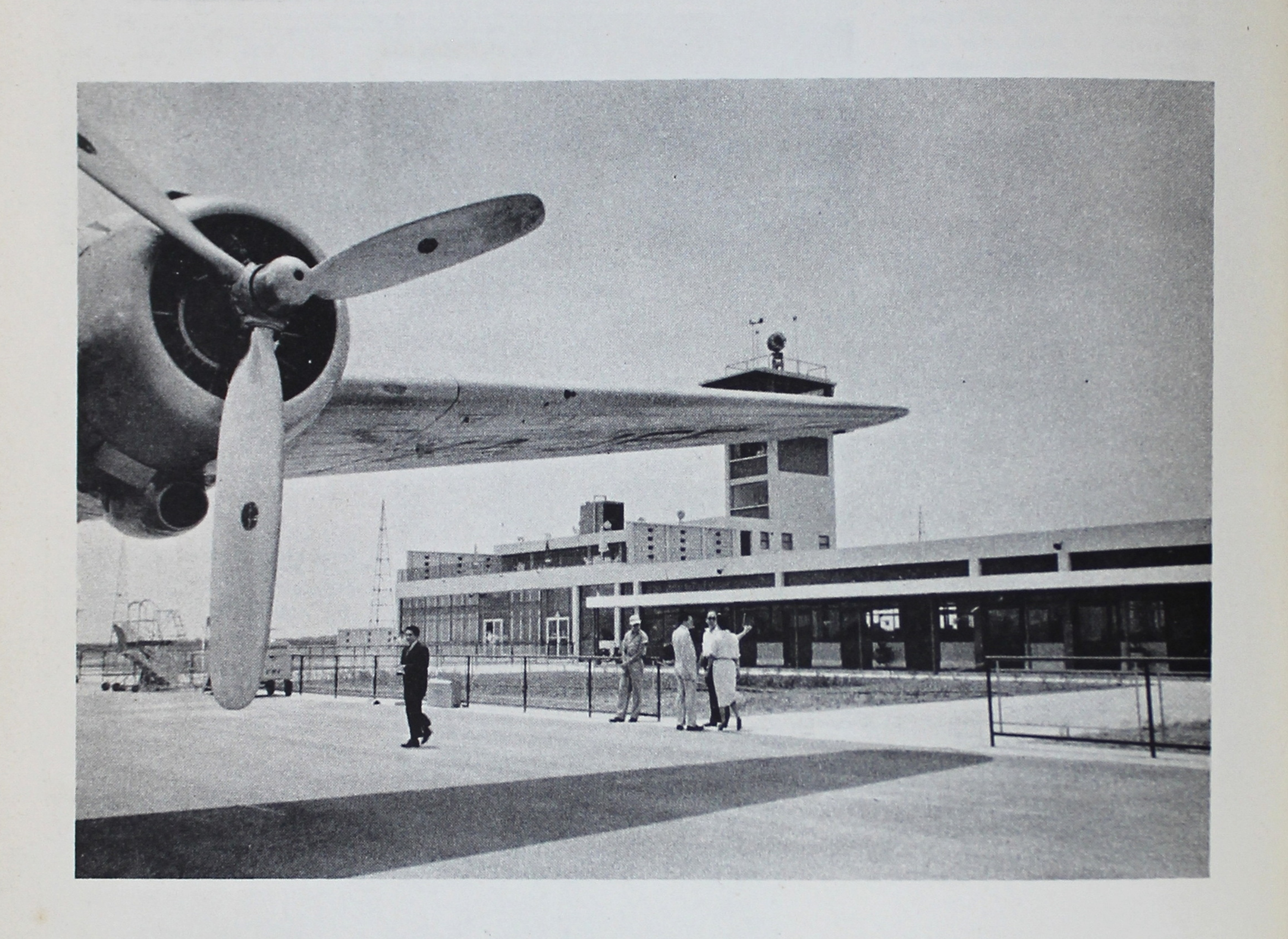




Aeropuerto Federal de Reynosa, Tamps.

Aeropuerto federal de Torreón, Coah.



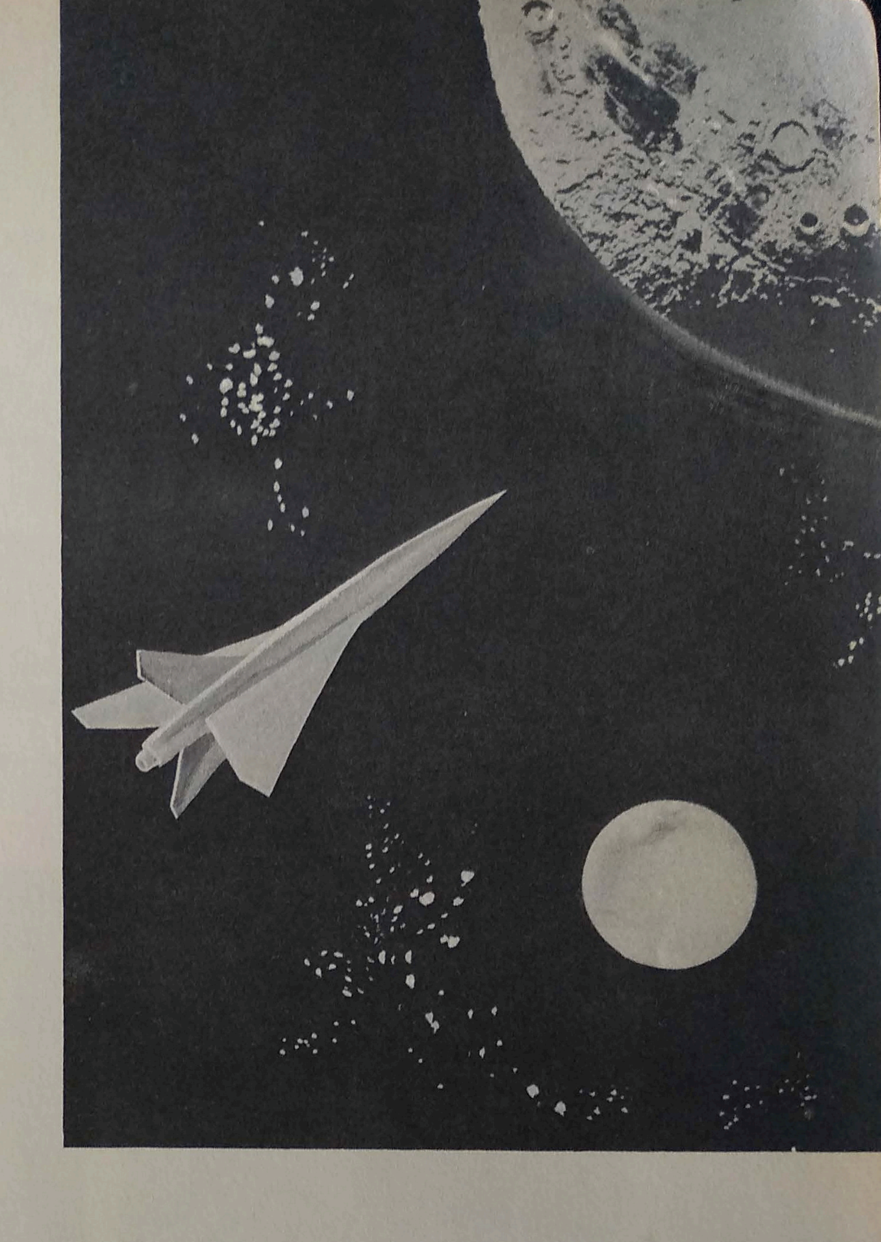


Aeropuerto Federal recientemente inaugurado en Tuxtla Gutiérrez, Chis.



COMITE ORGANIZADOR DE LOS FESTEJOS CONMEMORATIVOS DEL CINCUENTENARIO DE LA AVIACION NACIONAL.

De izquierda a derecha: Lic. César Hinojosa, Secretario del Comité; Ing. José Villela Jr., Gerente del Club Aéreo de México y Representante de aviación privada; Sr. Pedro Sousa García, Presidente Ejecutivo del Comité; Ing. Alberto Acuña Ongay, Director General de Aeronáutica Civil; Lic. Antonio Francoz Rigalt, Subdirector General de Aeronáutica Civil; Gral. de Brig. P.A.D.E.M.A. Eliseo Martín del Campo, representante de la Fuerza Aérea Mexicana; Cap de Navío P.A. José Maza Belmar, representante de la Aviación Naval.



APENDICE
LA ERA ESPACIAL



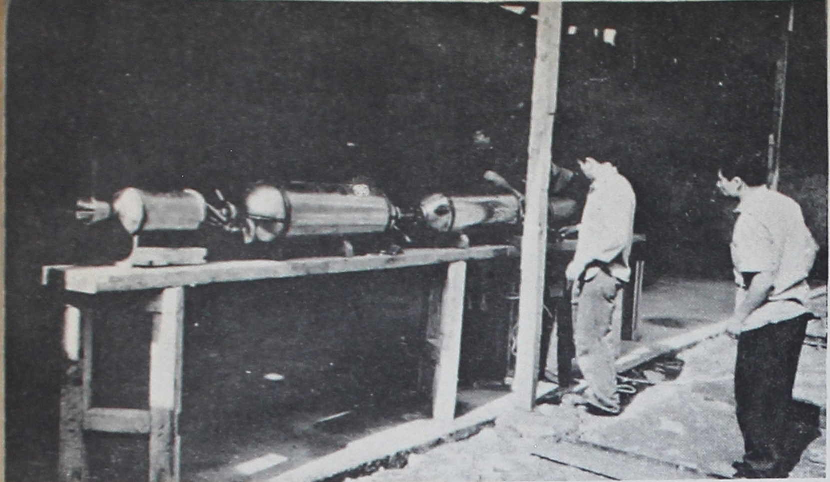
El maestro Ing. Walter C. Buchanan, preparando su cámara en el lugar donde cayeron los restos del cohete SCT-2.



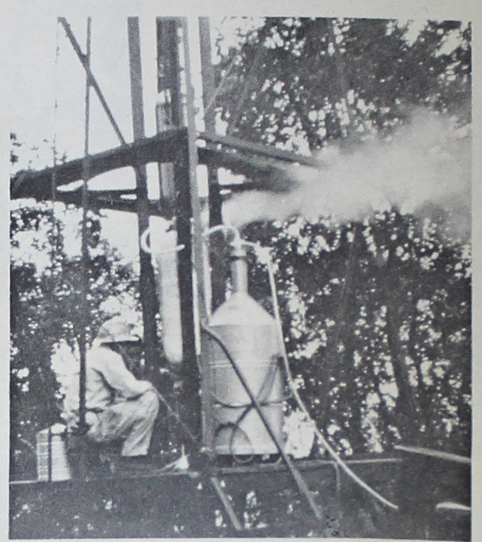


El maestro Ing. Walter C. Buchanan, con sus colaboradores técnicos y manuales en la hacienda "La Begoña", en el Estado de Guanajuato.

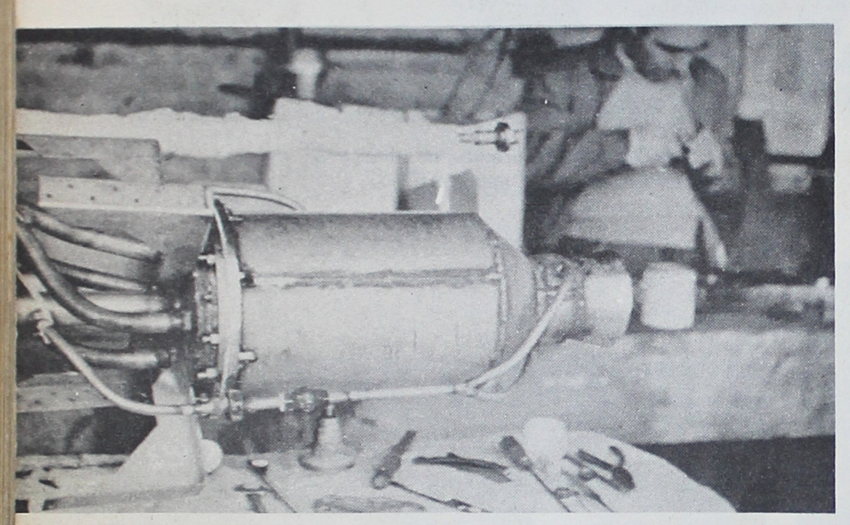
Armando la coraza dentro de la torre cañón en el taller (SCT-1).



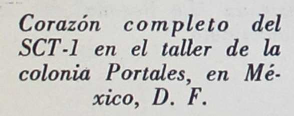
Alineando tanque-acumulador de alcohol, oxígeno y del motor del SCT-1 en el taller de las calles de Portales, en la ciudad de México.



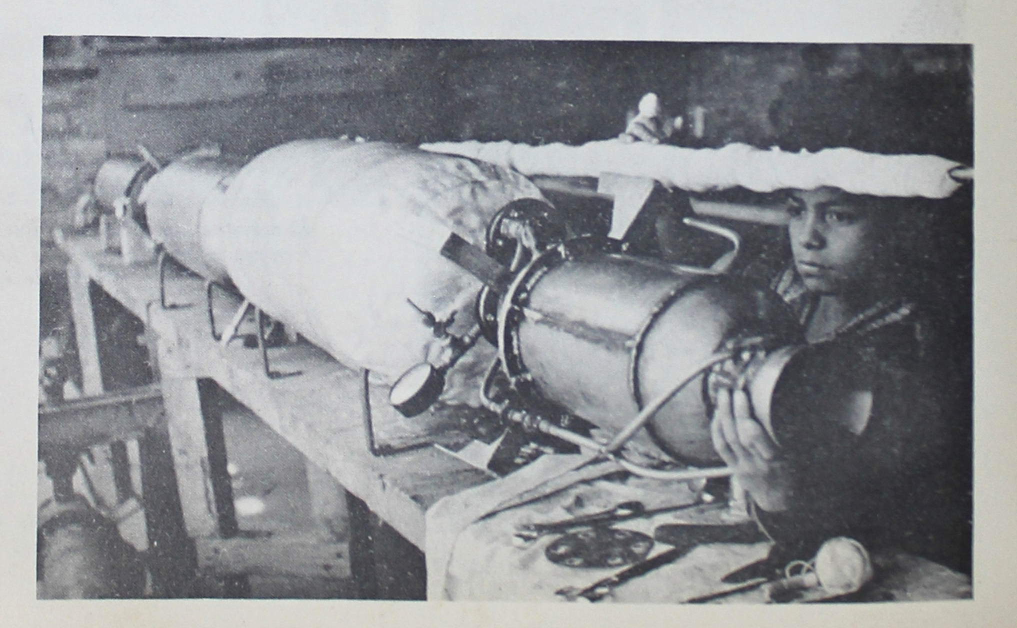
Cargando oxígeno líquido para una de las pruebas del SCT-1, en el campo experimental de San Bartolomé en la Sierra de Xochimilco, D. F.

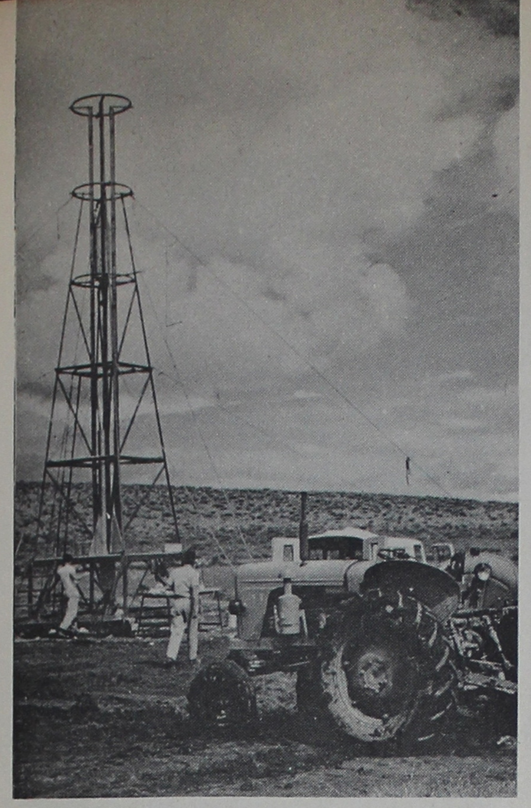


Motor de reacción del SCT-1.



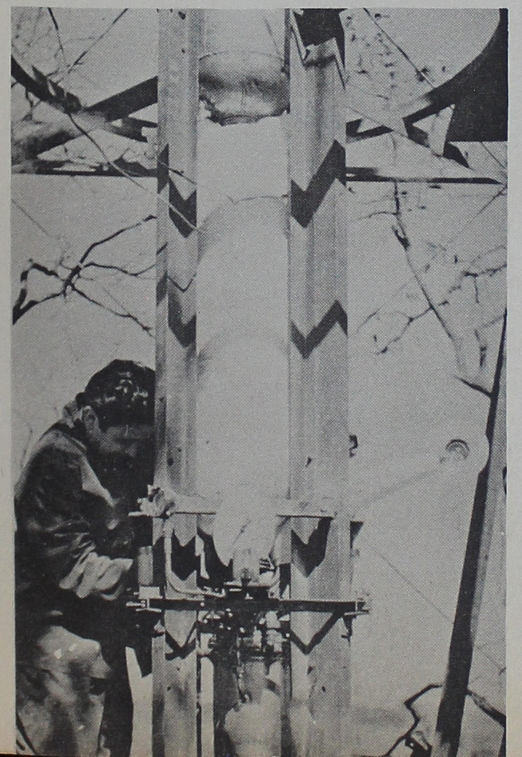
Corazón completo del SCT-1 en el taller de la colonia Portales, en México, D. F.





El SCT-1, en su torre para ser lanzado en la hacienda "La Begoña". en el Estado de Guanajuato.

Aparatos de medición para ser observados por telescopio en la última prueba del SCT-2. En la parte central: manómetro de indicador de la fuerza por el sistema hidráulico; a la izquierda: manómetro para medir la presión en la cámara de combustión del motor. A la derecha: fuera de la columna, manómetro para medir la presión de inyección de oxígeno líquido.





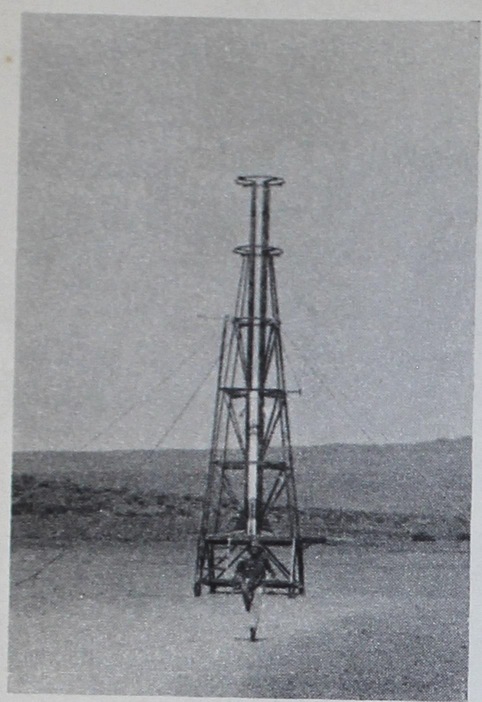
Ajustando telescopios y aparatos eléctricos para empezar la última prueba del SCT-2 desde el lugar de observación en San Bartolomé, D. F.



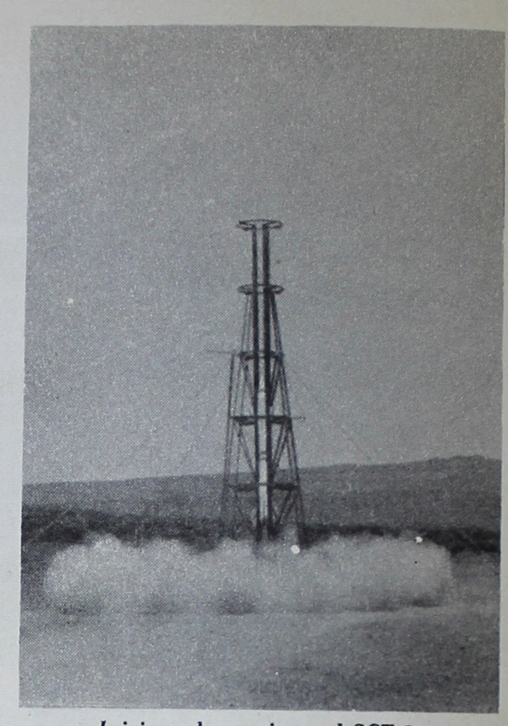
Lugar protegido para observar el comportamiento del motor del cohete SCT-2. Instalaciones de San Bartolomé, D. F.

Cargando oxígeno líquido para una prueba de lanzamiento en la Sierra de San Bartolomé, en Xochimilco, D. F.

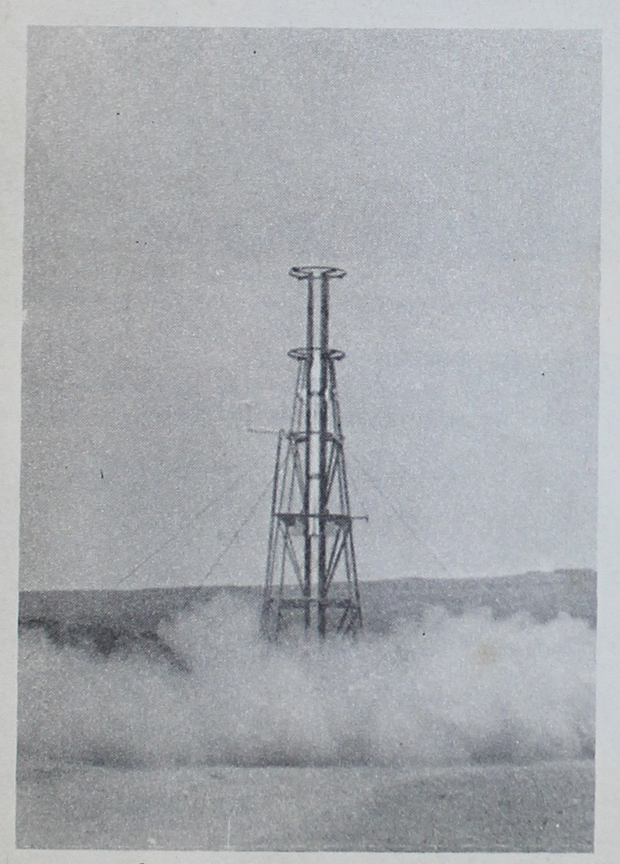




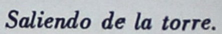
El SCT-2 listo para ser lanzado en la hacienda de "La Begoña", en Guanajuato, el 1º de octubre de 1960.



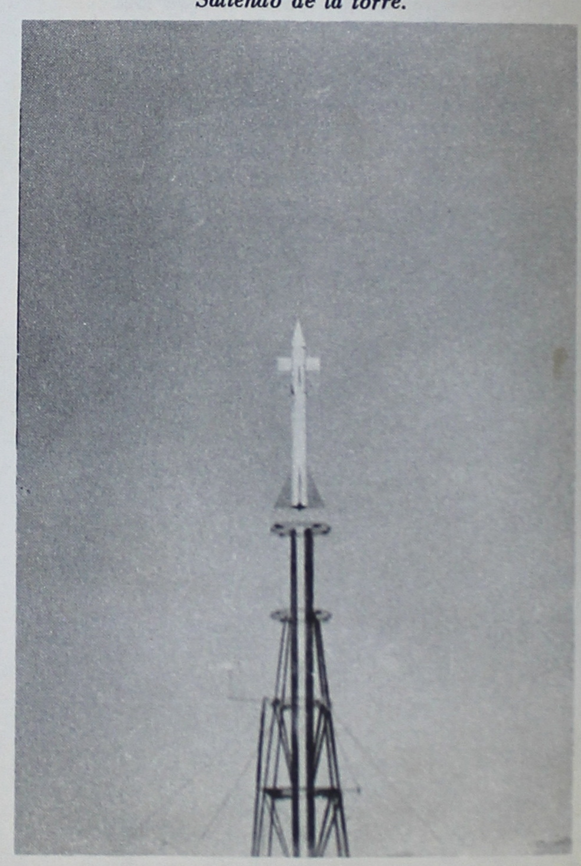
Inicia su lanzamiento el SCT-2.

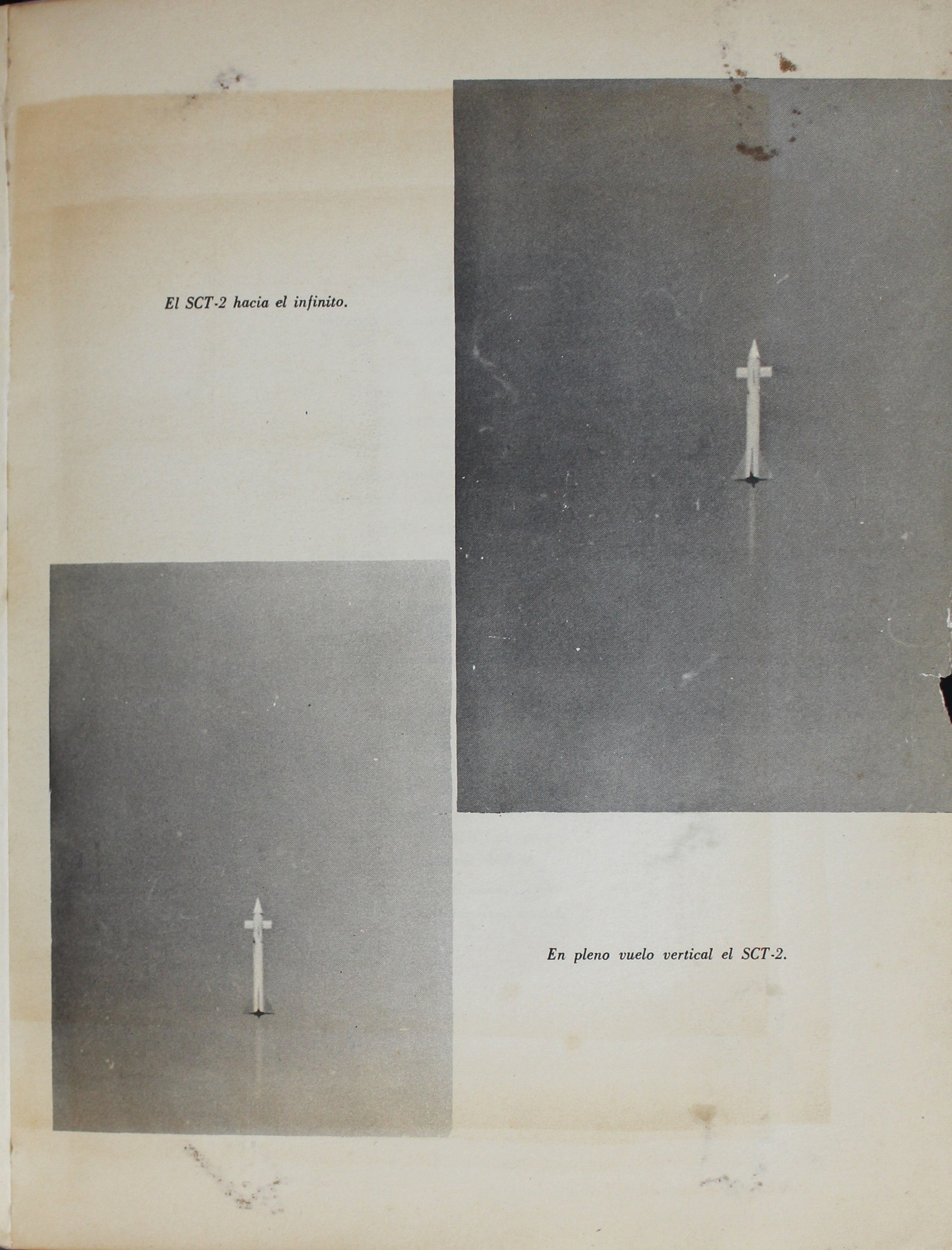


Continúa el ascenso del SCT-2.



Saliendo de la torre.





El SCT-2 hacia el infinito.

En pleno vuelo vertical el SCT-2.

Este Album fue editado con motivo del Cincuenta Aniversario de la Aviación Nacional, siendo el

LIC. ADOLFO LOPEZ MATEOS

Presidente Constitucional de la República

ING. WALTER C. BUCHANAN

Secretario de Comunicaciones y Transportes

ING. JUAN MANUEL RAMIREZ CARAZA

Subsecretario de Comunicaciones y Transportes

LIC. EDUARDO MEDINA URBIZU

Oficial Mayor de Comunicaciones y Transportes

ING. ALBERTO ACUÑA ONGAY

Director General de Aeronáutica Civil

LIC. ANTONIO FRANCOZ RIGALT

Subdirector General de Aeronáutica Civil

Dibujos de:

Cliserio Pacheco Mújica

Fotografías de:

Fuerza Aérea Mexicana

Dirección de Aviación Naval

Dirección Gral. de Aeronáutica Civil

Ing. José Villela Jr.

Medardo Córdoba

Formato de:

Roberto Sayavedra Guillén



Impreso en los Talleres Gráficos de la Nación.—México